Molli - Le Spedizioni Marittime
militari moderne - 1897

GIORGIO MOLLI
(l'ex marinaio)

Le spedizioni

MARITTIME MILITARI MODERNE

ED I

Trasporti militari a Massaua

MILANO
PRESSO LA CASA EDITRICE GALLI
di CHIESA-OMODEI-GUINDANI
Galleria Vittorio Emanuele, 17 e 80 — Portici Settentrionali, 23

1897

Le spedizioni marittime militari moderne

ED I

Trasporti militari a Massaua

DELLO STESSO AUTORE

Le Economie nella Marina da Guerra. Un volume in-8° . . . . L. 2 —

L'Italia in Mare. Un volume in-16° L. 3 —

La Nostra Marina. *(Seguito all' Italia in Mare).* Un volume in 16° . L. 3 —

La Marina Postale. Un vol. in 16° L. 3 —

Dirigere Commissioni, Vaglia, domande di Cataloghi, ai Signori Chiesa-Omodei-Guindani, *Galleria Vittorio Emanuele, N. 17 e 80, e Portici Settentrionali, N. 23.*

GIORGIO MOLLI
(l' ex marinaio)

LE SPEDIZIONI

Marittime militari moderne

ED I

TRASPORTI MILITARI A MASSAUA

MILANO
PRESSO LA CASA EDITRICE GALLI
di CHIESA-OMODEI-GUINDANI
Galleria Vittorio Emanuele, 17 e 80 — Portici Settentrionali, 23

1897

Prem. Stabilimento Tipo Litografico " GALILEO „
Via Solferino, 22 e 24 - Milano

INDICE

Al lettore che non sia marino ho il dovere di porgere uno schiarimento. Ho dato tutti i dettagli che ho potuto raccogliere sulle più recenti spedizioni marittime, riassunsi invece brevemente le meno recenti.

Al lettore che non sia marino sembrerà strano che abbia succintamente trattato della spedizione inglese d'Abissinia del 1868. Col Report from the select Commitee on the Abyssinian War *avrei potuto imbastire un grosso volume su quella celebre spedizione. Ma con quale utile?*

L'utilità dei confronti deriva solo dalla analogia delle condizioni. Ora fra una marineria dove ha ancora predominio il motore velico, come quella del 1868 ed una marineria dove il vapore è l'esclusivo motore come quella successiva al 1880, è tempo perduto il far

confronti. Il più completo ed interessante studio sulle spedizioni militari d'oltremare è senza dubbio quello di F. B. Elmslie, ora questo dottissimo autore non ha creduto neppure di far cenno della spedizione stessa!

Fui molto parco di dati per quelle spedizioni sulle quali sono già pubblicate opere esaurienti, di cui lo studioso di cose marinaresche conosce e possiede già una completa bibliografia. Mi dilungai invece su quelle recentissime i cui dati non sono ancora completamente di dominio pubblico, e di taluna di queste i dati che offro mi costano pazienti ricerche nei porti dove si svolsero gli eventi. Della stessa spedizione inglese di Egitto trovai qualche dato inedito. D'una riconosco le lacune, cioè della spedizione Giapponese. Ma il Giappone è di tanto più lontano della Spagna e dell'Algeria che spero sarò compatito, se ai libri ed alle notizie ufficiali che ancora mancano, non ho potuto supplire con una visita sul luogo.

In questi ultimi tempi tre grandi potenze europee, quasi contemporaneamente, si trovarono impegnate in guerre lontane e di conseguenza dovettero organizzare delle spedizioni militari marittime nelle quali la Marina Mercantile ebbe gràn parte.

La Francia inviò da Marsiglia e dall'Algeria le sue truppe a lottare, non contro le armi, ma contro il micidiale clima delle spiagge del Madagascar; la Spagna dura ancora l'altera lotta contro la sempre rina-

scente rivolta di Cuba, e l'Italia vidde disperso il fiore della sua gioventù sull' altipiano d'Etiopia.

Storia di dolore questa ma non senza gloria!.

Ed io mi sono chiesto se i marini d'Italia in questa gloria non avevano la loro parte. Chiamati a compiere il loro dovere essi pure, come soldati, risposero volonterosi all'appello. Come fu condotta, dalla Marina Mercantile, la parte che le spettava nell'impresa?. Come hanno contribuito i nostri liberi marini agli sforzi della nazione?. Risposero alla aspettativa, fecero quanto stava in loro perchè lo scopo fosse raggiunto?.

La risposta non potrà darla che la disamina spassionata degli eventi e dei fatti. Ma poca cosa pareami fosse l'esporre l'operato dai marinai italiani senza il confronto

di quello delle marine mercantili straniere in simili occasioni.

Le storie navali riboccano di spedizioni marittime, sopratutto negli ultimi anni, ma in proposito hanno pochissimi dettagli. Notano i più minuti particolari sulle battaglie, sul come procedettero gli sbarchi; ma solo dal punto di vista esclusivamente militare. È molto se lo storico registra il numero delle navi mercantili impiegate!

Ciò si comprende: la Marina Mercantile non è in queste spedizioni che uno strumento; lo storico ne vede, ne registra l'effetto: ma non si cura di chi lo ha preparato l'istrumento, di chi lo ha ridotto alla perfezione.

Eppure è tutta una somma di spirito di disciplina e di devozione, di energie e di intelligenze, che viene spesa nella organizzazione e nella preparazione di questo

istrumento umile e negletto, ma che guai se mancasse, o si guastasse in mano a chi lo usa.

È un po' la storia degli umili e dei dimenticati che tento far rivivere in queste pagine!

Forse interesserà pochi, ma io spero che non riescirà indifferente ai miei compagni della Marina Mercantile; i quali senza pretese, senza rumore, senza ambizioni, sono lieti di prestarsi in servizio del loro paese tutte le volte che il paese ricorda che esistono, e che possono servire a qualcosa di meglio che il portar carbone o grano in Italia, e poveri emigranti all'estero.

Non è storia in cui ricorrano pagine sanguinose ed atti eroici; ma colui che forse solo per una volta ha posto il piede sulla coperta d'una nave italiana, è persuaso che i marini d'Italia non domandereb-

bero di meglio che scrivere la pagina invidiata; in attesa si accontentano al bisogno di trar tutto il profitto dei mezzi di cui dispongono, e nel loro modesto campo a non essere secondi ai marini delle altre nazioni.

Che se poi quei pochi che avranno avuto la pazienza di leggere questa breve e semplice narrazione che ho però la presunzione di credere esatta e precisa per quanto è possibile, venissero a concludere che i marini italiani fecero forse un po' meglio degli inglesi e dei francesi e degli spagnoli, io gli dirò che in verità è pur questa la convinzione mia, che è la convinzione e l'orgoglio di tutti coloro che ebbero la fortuna di prestare l'opera sua alle spedizioni militari affidate alla Marina Mercantile Italiana in questi ultimi anni.

Se infine chi legge avesse la buona vo-

lontà di ricordare quanto fanno i governi stranieri tutti a beneficio della loro Marina Mercantile, di considerare quanto è pregiata, benevisa, popolare in casa loro; e confrontare tutto questo con quanto avviene in casa nostra, sono persuaso che nascerebbe pure la convinzione che nella sua Marina Mercantile l'Italia ha una splendida forza morale e materiale latente e trascurata; che da noi si lascia quasi languire nella oscurità e nell'abbandono tutto un ceto, quasi una casta di valentuomini che meritano d'essere un po' meglio conosciuti ed apprezzati, non fosse altro che per metterli in grado di far meglio ancora al bisogno.

Non è piccola e facile cosa l'imbarcare decine di migliaja di uomini, qualche migliajo di quadrupedi ed un immenso materiale da guerra sulle navi da trasporto; nè tutte le navi sono appropriate all'uso.

L'immenso materiale nautico della Marina Mercantile d'ogni paese annovera 10.896 vapori della portata di 10.360.200 tonn. In questo materiale è necessario anzitutto fare una opportuna selezione.

I trasporti militari esigono nei vapori

ad essi destinati dei requisiti indispensabili. Anzitutto una velocità omogenea e notevole onde abbreviare per quanto è possibile gli incomodi ed i rischi delle traversate; quindi una capacità sufficiente dei vapori, onde diminuire il numero di quelli impiegati, pur trasportando le truppe nelle migliori condizioni possibili d'igiene e buon ordine.

Quanto alla velocità i vapori esistenti si suddividono all'incirca nelle seguenti categorie:

Vapori a grande velocità, da nodi 20 a 15 circa N. 350.

Vapori a media velocità, da nodi 15 a 12 circa N. 900.

Vapori a piccola velocità, inferiori a 12 nodi circa; i rimanenti.

Quanto alla portata si possono stabilire le categorie seguenti.

Vapori di grande portata, superiori alle 4000 tonn. circa N. 500.

Vapori di media portata, superiori alle 2000 tonn. circa N. 2800.

Vapori minori, alle 200 tonn. circa; i rimanenti.

Questa suddivisione che riduce, in tutto il mondo, a poco più di 1000 il numero dei vapori capaci di fornire 12 nodi, ed a 3500, i vapori superiori alle 2000 tonn., cioè adatti al meno incomodo trasporto di grandi masse umane, è suscettibile ancora d'una notevole riduzione.

Infatti fra i 1000 vapori veloci se ne contano moltissimi di piccola portata, e per questo disadatti ai trasporti militari, e fra quelli di grossa portata circa due terzi hanno una velocità insufficiente per raccomandarli a tale uso.

Una prima semplicissima e logica selezione ha già adunque stranamente ridotto, questo immenso materiale nautico che è

l'orgoglio delle marine moderne; considerazioni economiche lo ridurranno ancora sensibilmente.

I migliori vapori per velocità e capacità, quelli che a tutta prima sembrerebbero i più indicati per trasporti marittimi, difficilmente invece si possono impiegare a tale scopo. Questi velocissimi colossi che rappresentano ognuno il capitale di parecchi milioni, hanno enormi consumi di carbone che li obbliga a continui rifornimenti. Costrutti per uno scopo speciale, cioè per combinare la massima velocità col massimo lusso ed ogni più raffinata agiatezza, riescirebbero eccessivamente dispensiosi e di mediocre utilità. Sarebbe come il trasformare in caserma un suntuosissimo albergo.

Tralascio il *Lucania* ed il *Campania*, ancora una eccezione, e prendo ad esempio il *Teutonic* gigante che ha già parecchi competitori della sua taglia in mare.

Il *Teutonic* misura 9686 tonn., ha 16000 cav. di forza, fila 20 nodi all'ora. Ma rappresenta un valore di circa dieci milioni di lire, e quindi un nolo proporzionale, e consuma circa 350 tonn. di carbone al giorno. Ne consegue che il *Teutonic* non può caricare che circa 4000 tonn. di materiale, ed a patto anche che la traversata sia breve, o soltanto un numero proporzionale di uomini. Invece il *Friesland* di 7116 tonn. e 4700, cav. e che fila 15 nodi, costa solo cinque milioni di lire, consuma 90 tonn. di carbone al giorno ed è capace di un carico 4023 tonn. Con meno di un terzo di spesa il *Friesland* può trasportare non importa dove un numero d'uomini ed un peso di materiale superiore di quello del *Teutonic.* Rimane la differenza della velocità, il *Teutonic* può percorrere circa 220 miglia nautiche al giorno più del *Friesland.* Questa velocità

sarebbe però solo utile in casi eccezionali, come l'invio di un primo soccorso; perchè sarebbe materialmente impossibile effettuare una spedizione militare a tale velocità mancando le navi, e le spedizioni di solito procedono o riunite o scaglionate a regolari distanze; del resto poi nessuna nave da guerra potrebbe seguire come scorta una nave di trasporto non da 20, ma da 17 nodi appena che la traversata si prolunghi.

Le stesse grandiose dimensioni poi contribuiscono a sconsigliare le navi eccezionali; nè il *Friesland*, nè il *Teutonic* potrebbero varcare il Canale di Suez a pieno carico e neppur penetrare, non solo nei negletti e primitivi porti asiatici ed africani dove si dirigono le spedizioni militari, ma in parecchi frequentatissimi porti di nazioni civili.

Eliminando quindi i velocissimi colossi

per scendere a navi più modeste e pratiche per lo scopo voluto, ancora si deve tener calcolo che per ragioni altissime una nazione solo all'estrema necessità ricorrerà alle navi di bandiera straniera; che acquistandone di straniere disponibili bisognerà nazionalizzarle. Ed in ogni caso di navi adatte non potrà esservi grande offerta, almeno al primo bisogno, perchè navi simili sono dovunque usate in servizi permanenti che non è fattibile interrompere di un colpo.

Nei porti dove abbondano i noli di uscita è sempre possibile trovare vapori disponibili, anche di grossa portata, ma indistintamente appartengono alla grande categoria dei *cargo boas*, dei *tramps*, vapori facchini insomma, esclusivamente destinati al trasporto delle merci alla rinfusa. Sono vapori eccellenti, costrutti con ogni regola dell'arte,

atti a qualsiasi viaggio, tranne che al trasporto dei passeggeri. Questi vapori hanno sostituito il veliero; la loro velocità rare volte supera i 10 nodi, di solito oscilla fra 8 e 9 nodi perchè è quella che loro conviene economicamente. Sono veri e propri magazzini galleggianti e semoventi, e che per ricevere un certo numero di passeggieri a bordo dovrebbero provvedere a complete istallazioni, dalla ventilazione allo stabilimento delle cucine.

Possono servire tutto al più per i convogli di materiali, non già alla spedizione di truppe.

Ed eccoci adunque ridotti all'esiguo numero di vapori postali, oppure a quelli che pur non essendo postali ne hanno tutti i requisiti, quali i vapori adetti al trasporto degli emigranti. Questi specialmente che hanno gli adattamenti a bordo per 1000 o

2000 passeggeri sono sempre pronti al trasporto di corpi militari.

Quando la spedizione è prevista, e quindi organizzata da lunga mano, il Governo che la eseguisce si assicura per tempo il materiale occorrente. Lo sceglie nelle migliori condizioni possibili; ma quando la spedizione è voluta da circonstanze improvvise ed immediate, un governo disponendo anche di una numerosa marina mercantile può trovarsi in seri imbarazzi. È allora che diviene quasi providenziale l'intervento delle grandi compagnie, le quali sole possono mettere immediatamente a disposizione le navi occorrenti, sia restringendo i loro servizi non postali, sia provvedendo poi non jugolate dalla urgenza dell'ora e del momento, a reintegrare il loro materiale con noleggi opportuni.

Se il *tramp*, il *cargo boat*, vive per così

dire di giorno in giorno, cercando un nolo alla ventura in ogni porto dove termina il suo viaggio, prendendo tutto ciò che capita pur di non rimanere un giorno inoperoso, il vapore che trasporta passeggeri, ancorchè non postale, ha la propria linea fissa; è solo in caso di estrema necessità, quando i passeggeri difettano, che piuttosto di passare in disarmo, tali vapori si adattano momentaneamente all'ufficio di *tramps*. Tutta una organizzazione che ha rami estesi dentro terra vincola questi vapori alle loro linee, alla loro clientela. In Italia questa industria è esercita, oltre che dalle maggiori compagnie, da parecchi armatori minori i quali hanno due o tre vapori ciascuno, e la cui cura, la cui diligenza maggiore è quella di assicurare loro il carico in precedenza pei futuri viaggi.

Nel caso di una spedizione organizzata

da lunga mano, questi armatori possono nella misura del loro materiale offrire il loro concorso; ma nel caso di spedizioni improvvise ed inaspettate nessun Governo può fare fondato assegno sul loro materiale, che solo per eccezione può essere disponibile al momento della richiesta.

E la richiesta urgente, che non ammette il ritardo di un giorno può essere del trasporto di diecimila uomini con tutto il materiale occorrente.

Si comprende facilmente come una compagnia che possieda cento vapori, e che quindi nei propri porti di armamento ne ha sempre una ventina sotto carico e scarico, possa sotto la spinta del dovere, del patriottismo e del suo amor proprio, disporre in ventiquattro ore per le dieci o dodici navi che può richiedere lo stato. Un grande organismo trova nella sua stessa

grandiosità di impianto una specie di elasticità per cui senza perturbare completamente la sua azienda può prestissimo ristabilirvi l'equilibrio, e con una più intensa utilizzazione del materiale riparare alla improvvisa sottrazione di parecchie navi. Per forza delle cose poi nelle grandi aziende l'utilizzazione del materiale in circostanze normali non è mai tanto intensa come nelle piccole. Una grande compagnia può quindi dare nel corso di una spedizione militare venti o trenta navi con assai maggiore facilità che una compagnia di media importanza ne possa cedere due o tre, od un minore armatore una sola.

E' per questo che tutte le nazioni moderne hanno cura di inserire nei capitolati per i servizi postali delle grandi compagnie l'obbligo per le stesse di fornire a richiesta il materiale che può occorrere in contin-

genze speciali. Tale condizione sarebbe o derisoria o troppo onerosa per le compagnie minori, cui del resto le necessità commerciali affidano ben presto il non sgradito compito di supplire coi loro mezzi e colle loro forze alla lacuna che inevitabilmente lascia il servizio delle compagnie maggiori sulle loro linee non sovvenzionate e commerciali.

*
* *

I governi che avendo possedimenti coloniali sono i più esposti alle necessità di spedizioni marittime per il passato credettero di poter provvedere da sè almeno in parte ai loro trasporti. Modello a tutti fu il famoso *Himalaya* di 4690 tonn. che tanti servizi rese durante la guerra di Crimea (fu costrutto in ferro nel 1853); a questi gli

inglesi aggiunsero nel 1867 il tipo *Crocodile* di 6211 tonn., le maggiori navi non armate del tempo dopo il *Great-Eastern;* ma di colpo si arrestarono sulla via di quelle costose costruzioni. Infatti per supplire con essa alle complete spedizioni d'oltre mare sarebbe occorsa una flotta numerosissima il cui impiego non poteva essere che eventuale. Di questa flotta speciale non c'era bisogno alcuno dal momento che il consolidamento delle grandi compagnie poteva mettere a disposizione dello stato quanti vapori abbisognano in condizioni eccellenti. Si limitò adunque il numero di queste navi allo stretto necessario di qualche cambio di guarnigione, e meglio ancora al bisogno di ospedali; e la flotta dei trasporti di stato inglesi oggi ne conta soltanto: *Himalaya* tonn. 4690, nodi 12; *Euphrates*, *Crocodile*, *Malabar*, *Serapis* di tonn. 6211 e nodi 12,

a cui si possono aggiungere per il trasporto del materiale i seguenti:

Tyne	tonn.	3560	nodi	11
Humber	»	1640	»	10
Seahorse	»	670	»	12
Wye	»	1370	»	10
Minto	»	930	»	12

***

Lo sviluppo delle compagnie francesi è stato molto più tardivo. Le Messagerie ebbero soltanto nel 1857 la sovvenzione annua di L. 4700.000, a partire però dal 1861, e benchè a Marsiglia vivessero alla meglio delle piccole compagnie ed il materiale a vapore non fosse troppo scarso, la mancanza di un organismo grande e potente impedì al governo francese di trar partito della sua marina mercantile. L'esperienza

però della guerra colla China nel 1860, nella quale gli inglesi ebbero un ottimo servizio di trasporti, grazie ai vapori mercantili, decise la Francia a maggiori sacrifici. La sovvenzione fu portata nel 1861 a L. 7,500,000 più un indenizzo di L. 1,875,000, e finalmente per facilitare la costruzione del materiale furono accordati alla Messagerie 12.000.000 di franchi come anticipo rimborsabili in 12 anni!

Mentre che si pensava e si provvedeva con tanta larghezza alla grande compagnia Mediterranea, nel 1857 si sovvenzionava la Transatlantica per l'Oceano con 10 milioni pagati una volta tanto come sovvenzione.

Neppure colla larghezza dei mezzi non si creano in un giorno nè in un anno enti simili e flotte poderose, perciò il governo francese fu costretto a sobbarcarsi alla spesa d'una completa flotta di trasporti. Ad onta dei

continui successivi radiamenti dai quadri, la marina militare francese conta ancora ventisette trasporti dalla portata di 5775 tonn. in poi, e del costo di almeno 90 a 100 milioni!

Ebbene, forse che nelle diverse spedizioni che ha ultimamente intrapreso la Francia questi trasporti dello Stato servirono a qualcosa?

Si lasciarono inoperosi, perchè le loro macchine divorano troppo carbone, esigono un troppo numeroso personale, troppo assidua manutenzione. In una parola si aveva la certezza che lasciando i maestosi trasporti tranquilli ed inutili sui loro ormeggi, e ricorrendo invece alle navi mercantili si otteneva un servizio migliore e con spesa molto minore.

Le spedizioni del Tonkino sollevarono in Francia vivissime polemiche in proposito.

Fu dimostrato che il servizio coi vapori dello stato non solo era incomparabilmente più costoso, ma più lento ed assai meno igienico di quello dei vapori mercantili.

Da quell'epoca non si armarono in Francia che due o tre delle navi militari migliori per ospedale di feriti malati e convalescenti.

La Spagna, potenza coloniale di primo ordine, che sia per Cuba, che per le Filippine, anche senza ribellioni, ha sempre delle truppe in moto, non conta che i trasporti seguenti:

S. Quintino	tonn.	1300	nodi	8
Legarpi	»	1025	»	6
Manila	»	1055	»	10

L'Olanda non ne possiede affatto.

La Russia invece che non può ancora fare assegnamento su d'una fiorente marina mercantile mantiene nei quadri 22

trasporti però per la più parte di piccola mole; ma vi supplisce colla così detta flotta volontaria composta di undici vapori veloci e di grande portata, i quali piuttosto che navi mercantili armate, sono da considerarsi navi trasporto dello Stato che rendono qualche piccolo servizio al commercio.

L'Italia finalmente non ha in fatto di trasporti militari che l'*Eridano* di tonn. 4233, *Volta* di tonn. 2800 ed il *Garigliano* di tonn. 935. L'*America* di 7000 tonn. può eventualmente servire da trasporto: non può però passare il canale di Suez a pieno carico.

*
* *

Uno stato che possieda delle Colonie, o semplicemente una grande distesa di coste,

che insomma un giorno o l'altro possa trovarsi nel caso di trasportare truppe e materiale da guerra per via di mare, non ha altra alternativa che il fabbricarsi e tenersi a sue spese le navi occorrenti, immobilizzando un capitale enorme, assumendo spese ingenti di manutenzione e del costante rinnovamento, o quella di assicurarsi la cooperazione di una o più grandi compagnie, che abbiano il dovere e l'obbligo di fornire il materiale richiesto nel modo e nel tempo stabilito.

A parità di velocità e di tonnellaggio un trasporto militare dello Stato costerà in capitale più caro di un equivalente vapore mercantile.

In navigazione richiedendo triplo o quadruplo personale, del pari costerà sempre più caro. Nel disarmo richiederà sempre dal 7 al 10 per cento del suo valore per la

buona manutenzione e conservazione, ciò che non impedirà che dopo 10 o 15 anni sia da vendersi coi ferravecchi. E quanti di questi trasporti dello stato, nelle marine militari specialmente nella francese furono demoliti o venduti senza aver reso un solo, un unico servizio allo stato!

Il più elementare buon senso indica subito che invece di isterilire, seppellire anzi un enorme capitale, il buttarvi appresso innoltre delle spese che presto lo radoppiano e triplicano cogli interessi, per procurarsi un materiale che può rimanere inerte, e che si è costretti a rinnovare man mano che le velocità e le comodità progrediscono, è molto meglio vivificare con spesa minore la marina mercantile, e nel mentre che il sacrificio dello stato in previsione della guerra la metterà in grado di provvedere un eccellente e più numeroso ma-

teriale, si avrà la fortunata coincidenza che sacrifici e spese destinate alla guerra, in attesa di questa, si rendono utili alle più belle manifestazione della pace.

Il sistema delle sovvenzioni ebbe origine colla navigazione a vapore, ed era cosa lodevolissima, perchè i primi vapori rappresentavano qualche cosa di così ardito nel campo industriale ed economico, che senza il soccorso dello stato il divenirne armatore poteva parere cosa temeraria. Poi gli stati ne approfittarono subito, a far principio dai più modesti come il Portogallo. Nell'Inghilterra centro di tutte le iniziative marinaresche la sovvenzione fu diffusa, ma relativamente modesta, fu più che altro una spinta alla forte ed intraprendente iniziativa privata, che però corse di rovina in rovina prima di temprarsi. È nell'America, agli Stati Uniti, che per la marina mercantile a

vapore risale il principio della sovvenzione elevato a *ragion di stato*. Dal 1848 al 1850 il Senato Americano studiò a fondo la questione, e ne uscì la celebre Compagnia Collins, coi più bei vapori del tempo, colle sovvenzioni di 33.000 dollari per viaggio da New-York a Liverpool e viceversa, una traversata di poco più di 11 giorni colle velocità d'allora. Eppure dopo 28 viaggi si trovò che la spesa era di 65 mila dollari (sovvenzione compresa) e l'introito di 48 mila, donde il fallimento.

Nessuna grande Compagnia fu mai arricchita dalle sovvenzioni!

Trattasi di aziende pubbliche che hanno una storia, i cui bilanci sono noti. Dal Lloyd Austriaco alla Transatlantica francese, dalla Peninsulare alla Transatlantica Spagnola, dalla Messaggerie alle Società italiane riunite nella Navigazione Generale,

quando mai ad onta delle sovvenzioni vi furono nel passato e nel presente, bilanci che dessero benefici superiori alla media degli impieghi solidi e stabili di capitale?

Gli è che la sovvenzione se è larga impone alle compagnie come alle Messagerie, al Lloyd Austro Ungarico, alla Transatlantica francese, alla Peninsulare, sempre nuovi oneri di velocità e portate crescenti che spingono ad un grave aumento di spese e di capitale. Se è limitata come nel caso della Spagna e dell'Italia, mentre lascia le Compagnie con un materiale forzatamente inferiore, non giunge che a coprire solo in parte le spese di esercizio su linee dove è in concorrenza un materiale più perfezionato. Se ad esempio il Lloyd Austriaco ha l'obbligo sulle linee d'Alessandria d'Egitto di mettere nuovi vapori a 18 nodi, ed è sovvenzio-

nato in proporzione, come potrà la Navigazione Generale Italiana che ha la sovvenzione per 12 nodi, sostenere la concorrenza?

L'uno spenderà la sovvenzione a pagarsi la superiorità del suo servizio, l'altra invece a colmare le differenze che lascia il servizio inferiore. Per il Lloyd è un *incoraggiamento*, per la Navigazione Generale è appena un *indenizzo*.

Quanto avviene su d' una linea più favorita si ripercuote sulle altre. Il materiale esiste e dura molti anni. Un miglioramento sovvenzionato su di una linea significa uno spostamento di vapori. Dove correvano vapori da 14 nodi, corrono coi nuovi servizi vapori da 18. Ma i vapori da 14 nodi non scompaiono, ritirati dal servizio cui erano prima destinati cercano nuove vie, ed andranno a guadagnarsi le spese là dove troveranno in linea materiale eguale od

inferiore. È così che vediamo nei porti italiani affluire un materiale, specialmente tedesco, che fa aspra concorrenza sulle nostre linee.

Fu ed è gravissimo errore per l'Italia, in fatto di sovvenzioni, il fare le cose a mezzo. Fu un condannarci ad una inferiorità senza rimedio, se non si alzano le quote della sovvenzione. Almeno si fosse serbata una linea, una sola, a velocità superiori; ma non se ne volle nessuna.

Le compagnie estere concorrenti che ora affluiscono nei nostri porti non vi fanno brillanti affari, lo dicono i loro bilanci; ma vi trovano molto lavoro, una utilizzazione del loro materiale che copre almeno le spese, ed è un lavoro tutto sotratto alla nostra bandiera. La sovvenzione pagata per una linea ha il suo contracolpo su molte altre. Ma noi che siamo ancora alle

velocità di dieci anni or sono, pur sopportando l'onere delle sovvenzioni, siamo nella condizione di subire tutti questi contracolpi senza alcuna difesa.

Un nuovo principio in questi ultimi anni si è fatto strada, quello del premio di navigazione e di costruzione. Siccome però tutte le nazioni lo accordano alla loro bandiera, meno l'Inghilterra che non ne abbisogna per sua fortuna, avviene che giova in realtà solo a quella bandiera che è più largamente dotata, e nella misura soltanto della differenza in più a suo favore. L'Italia anche in questo caso adottò la misura coll'ultima legge, non già nella ragione di un *incoraggiamento*, ma appena di un *indenizzo*, costituendo una causa permanente di inferiorità.

Questi premi non ebbero però finora efficacia dal punto di vista dei trasporti militari.

La Francia da molti anni largheggiò in proposito e non ne ottenne che due vapori (*Chateau Margaux* e *Chateau Yquem*) e dovette trattare speciali accordi colle Compagnie sovvenzionate. Così l'Inghilterra.

Tale premio giova al piccolo armatore, degnissimo di aiuto e di incoraggiamento, ma non possono per la loro stessa indole generale favorire la costituzione di quelle grandi compagnie che sole possono nel giorno del bisogno mettere di punto in bianco, una intera flotta a disposizione dello Stato.

Un'altra ragione impellente milita a favore delle grandi Compagnie, quanto ai trasporti militari marittimi.

È del massimo interesse che si conservi per quanto è possibile il segreto, o per lo meno il massimo riserbo sulla preparazione, allestimento e direzione di consimili spedizioni.

Se un governo deve dirigersi a parecchi armatori nel medesimo tempo, questo governo metterà a parte un numero maggiore di interessati nel suo segreto; e benchè non avvenga indiscrezione alcuna, è indubitato che produrrà maggiore allarme nei porti, le voci di trattative per pochi vapori con parecchie amministrazioni, che non le trattavive per molti vapori con una amministrazione sola. La concorrenza sempre possibile delle compagnie ed armatori minori sarà sempre un freno alle massime compagnie perchè non eccedano nelle loro domande.

Che le trattative preliminari, che tutto il lavoro di preparazione per consimili spedizioni debba essere tenuto gelosamente segreto e riserbato, è cosa che non abbisogna di dimostrazione perchè l' esige un doppio interesse; di non mettere cioè sul-

La spedizione di Crimea nel 1854.

Le storie navali registrano una serie lunghissima di trasporti militari eseguiti con diversa fortuna. Nell' epoca moderna è celebre la spedizione francese in Egitto, sono famosi gli sbarchi inglesi in Portogallo ed in Olanda. Ma sono imprese che appartengono esclusivamente al periodo velico e che non possono quindi interessare la marineria contemporanea.

È colla spedizione di Crimea che comincia la serie dei grandi trasporti marit-

timi eseguiti da navi a vapore, e la spedizione di Crimea appunto coi suoi trasporti diede alla marina mercantile mondiale un impulso immenso.

I francesi agli ordini di Saint-Arnaud ascendevano a 29000 uomini, che vennero imbarcati su 15 vascelli di linea, 25 fregate, corvette od avvisi a vapore, 5 fregate a vela e 52 navi mercantili.

Le truppe turche nel numero di 7000 si imbarcarono su di 8 vascelli turchi, 4 fregate turche a vapore, 2 fregate inglesi, 2 francesi pure a vapore, e 16 navi mercantili.

Gli inglesi invece non vollero caricare sulle navi da guerra il loro corpo di spedizione, ed i 28000 uomini di lord Raglan furono imbarcati su di una flotta composta di 37 vapori e 47 velieri scortati da 10 vascelli e 15 fra fregate corvette ed

avvisi da guerra. E se ne trovarono bene, specialmente dal lato igienico.

Nel complesso 61 navi militari e 162 navi mercantili, ed a queste si aggiunsero 130 altre navi mercantili cariche di materiali e viveri; questa flotta imponente sbarcò presso Eupatoria, nel settembre 1854, sessantatre mila uomini, 128 cannoni coi loro cassoni, 60 carri da trasporti, tutto col completo e pieno corredo di cavalli, oltre a 1000 cavalli per la cavalleria.

Le navi a vapore rimorchiavano quelle a vela, sia per tutta la traversata, sia in circostanze straordinarie.

Il colera e le perdite consuete della guerra, ridussero presto l'effettivo delle truppe sbarcate, ed una non interrotta serie di trasporti, continuò colla Crimea, fra questi la spedizione sarda. Vi furono dei periodi in cui le truppe alleate superarono

i 100.000 uomini, diguisachè una flotta colossale d'oltre 300 navi mercantili fu impegnata attivissimamente per la durata di circa due anni.

A quell' epoca la marina mercantile inglese non era brillante. Nel 1849 erano state abrogate le leggi di navigazione e questo provvedimento, al quale l'Inghilterra deve la sua immensa prosperità marinara, aveva per il momento gettato una certa agitazione fra gli armatori e causato una sosta nelle costruzioni. D'altra parte i capitali e le intelligenti energie si erano dedicate alla navigazione a vapore; si erano formate in Inghilterra parecchie Compagnie che già stendevano le loro linee regolari di piroscafi in ogni mare. Nessuna però era effettivamente fiorente causa la concorrenza delle velocità e le spese di esercizio eccessive in confronto agli introiti, benchè

i noli fossero a prezzi che oggi sembrerebbero favolosi. Dopo i disastri della Compagnia Collins i pochi vapori americani servirono a costituire il nucleo della marineria Anseatica. La Francia appena allora aveva coi vecchi postali di stato, costituito le sue Messaggerie Imperiali. In Italia Florio e Rubattino erano ai loro inizi; a Trieste invece il Lloyd disponeva già di 60 vapori di 26000 tonnellate, forza imponente perchè nel 1854 il tonnellaggio complessivo di tutte le navi a vapore superava di poco le trecentomila tonnellate. Delle quali 106000 inglesi.

Al fianco di questa marineria a vapore, ancora in embrione, esisteva una potente marina velica americana, ma già decadente, formata di magnifici *clippers* i quali compivano in 18 giorni la traversata del Nord-Atlantico ed in 90 giorni il viaggio da

New-York alla California per il Capo di Horn! Questi *clippers* portavano da 3000 a 5000 tonnellate e contavano giornate di 374 miglia, cioè la velocità di nodi 15 1/2 all'ora.

Nel Mediterraneo poi era attiva e laboriosa la piccola marina ligure.

L'Inghilterra fu in grado di provvedere completamente ai suoi trasporti, non così la Francia. Le risorse della sua marineria mercantile furono ben presto esaurite ed essa fu costretta a ricorrere alla bandiera americana, alla austriaca ed alla sarda.

Per due anni il miglior materiale nautico del mondo si diede convegno nel Mediterraneo, eppure tali erano le condizioni della marina mercantile in quell'epoca che i risultati di tanta copia di carichi e larghezza di noli, non furono felici per tutti. Il Lloyd austriaco che nel 1854 e 1855

ed in parte del 1856, ebbe, grazie ai trasporti militari un sopralavoro insperato, già nel 1855 era in condizioni finanziarie tali da dover chiedere un sussidio di un milione annuo per 10 anni!

La marina a vapore francese si trovò come atrofizzata pel momento nel suo sviluppo. I *clippers* americani si può dire che chiusero la loro carriera nel Mediterraneo; infatti la loro costruzione andò dalla guerra di Crimea in poi rallentando in tale maniera che nel 1860 non esisteva più sugli scali americani una sola nave marittima, degna di menzione, in costruzione.

La compagnia Peninsulare ed Orientale dopo molte peripezie aveva ottenuto un nuovo e vantaggioso contratto per il servizio delle Indie che entrò in esecuzione il 1° Gennaio 1853, e si era accinta con grande animo alla ricostruzione del suo

materiale, consacrandovi la somma per l'epoca enorme, di 600.000 sterline. Sopraggiunta la guerra la P. & O. noleggiò al governo inglese il meglio de' suoi piroscafi, cioè 11 per la portata di 18.000 tonnellate e questi furono così bene impiegati che trasportarono, sia nel Mar Nero che nel Baltico, durante il periodo delle ostilità 1800 ufficiali, 60.000 uomini e 15000 cavalli.

Ma per raggiungere questo risultato dovette sospendere quasi totalmente i suoi servizi regolari, disgustare acerbamente la sua clientela, dando campo all'incremento di una nuova e poderosa concorrenza, poichè le costruzioni navali in Inghilterra presero da quell'epoca lo slancio che dura oggi ancora.

Per gli interessi della marina mercantile la guerra di Crimea segna per così dire l'inizio di una èra nuova.

Fu dimostrato anzitutto come nessuna marina militare per potente che sia, è in grado a trasportare delle truppe, munizionarle e nutrirle, senza il soccorso della marina mercantile. Da questa dimostrazione scaturì la necessità di incoraggiare lo sviluppo della marina mercantile a vapore, non solo per ragioni d' indole economica, ma anche per ineluttabili esigenze d' indole militare.

Il fatto poi che la P. & O. da sola con 11 vapori potè effettuare una parte tanto importante dei trasporti, rese evidente come un organismo poderoso, disciplinato, omogeneo, a disposizione di un Governo possa con minor materiale e quindi meno spesa, rendere maggiori servigi di un materiale più numeroso, ma eventuale. Infatti si è costretti a riconoscere che gli 11 vapori e le 18000 tonnellate che la P. & O.

potè mettere a disposizione del Governo inglese, riuscirono incomparabilmente più utili dei 26 altri vapori noleggiati dallo stesso governo, e di quelli noleggiati dal Governo francese, reclutati fra moltissime compagnie alla ventura.

È da quell'epoca che il Governo austriaco rinforzò con ogni studio il suo Lloyd, che la Francia diede salde basi alle Messageries e che data in tutte le nazioni marittime d'Europa il reale consolidamento di quelle grandi Compagnie marittime che si disputano attualmente il dominio del mare. Lo stesso Piemonte che già aveva per la guerra di Crimea noleggiato due vapori alla Francia diede assetto nel 1856 alla Transatlantica.

Finalmente l' urgenza dei trasporti, le difficoltà della navigazione, confermarono nel modo più solenne la superiorità del vapore sulla vela, decidendo la trasformazione del materiale mercantile.

Prima della guerra di Crimea il vapore era l'eccezione riserbata ad usi speciali, dopo di questa l'eccezione diventò il veliero, e gli usi in cui può essere utilmente destinato andarono e vanno sempre più restringendosi. L'apertura del Canale di Suez precipitò poi l'evoluzione.

Quella di Crimea rimane tuttora la più grande spedizione marittima del secolo e ne sono derivati molti utili ammaestramenti. Si riconobbe fra altro l'inconveniente di accumulare le truppe sulle navi militari combattenti. La potenzialità di tali navi come trasporto è sempre limitata, inoltre le truppe a bordo ne paralizzano i mezzi di combattimento. Infine si riconobbe che l'igiene era assai migliore sui trasporti mercantili, e mentre taluni vascelli e fregate perdettero per il colera e le altre malattie perfino 300 uomini fra passeggeri

ed equipaggio, sulle navi mercantili benchè travagliate dalle morìe, le perdite furono incomparabilmente minori.

Da quell'epoca le spedizioni marittime si sono moltiplicate e la marina mercantile costruendo vapori sempre più grandiosi e veloci, le rende sempre più facili e sicure.

La spedizione d'Italia nel 1859.

Merita menzione la spedizione francese in Italia iniziata nell'aprile 1859.

Il tragitto era breve, le truppe vennero imbarcate ad Antibo, Marsiglia e Tolone; alcune giunsero dall'Algeria.

Vi prese parte la flotta militare francese; i suoi magnifici vascelli a tre ponti, quali la *Bretagne,* pur avendo 900 uomini di equipaggio, imbarcarono perfino 2430 soldati! Tutta la marina mercantile francese e quella sarda vi ebbe parte; dal 25 aprile alla fine di

maggio erano stati sbarcati a Genova 93.376 uomini; a tutto giugno 104.190 uomini; al 20 luglio, epoca in cui fu virtualmente chiusa, la spedizione saliva a 110.277

Contemporaneamente avveniva una seconda spedizione durata dal 6 giugno 1859 al 5 luglio 1860 per il ritorno di feriti e malati e l'inoltro di prigionieri austriaci, la maggior parte eseguita da navi da guerra e diretta a Tolone e Marsiglia.

Essa comprese:

Prigionieri austriaci, ufficiali . . .	159
» » soldati . . .	15055
Francesi feriti e malati, ufficiali . .	231
» » » soldati . .	2617
Totale	18062

Finalmente alla fine di luglio 1859 co-

minciarono i rimpatri delle truppe francesi, che durarono fino al 5 luglio 1860 con

Ufficiali	2617
Soldati.	89578
Totale	92195

La brevissima durata del viaggio permise a bordo di questi trasporti un agglomeramento d'uomini che sarebbe stato disastroso in altre occasioni. Infatti il nucleo principale dei corpi d' esercito francese venne da Tolone a Genova in ripetuti viaggi coi vascelli *Algesiras, Redoutable, Bretagne, Napolèon, Eylau, Donaverth, Arcole, Alexandre*, i quali oltre il loro equipaggio da 900 ad 800 uomini imbarcarono da 2430 a 1800 militari e parecchi quadrupedi. Questi vascelli erano lunghi circa 70 metri e dislocavano 5000 tonn. ma erano dotati di macchine che pesavano colle caldaie e il carbone più di 2000 tonn. ed erano assai ingom-

branti. Inoltre da 130 a 100 cannoni erano collocati nelle batterie; nè le condizioni erano migliori sulle fregate del tipo *Isly* da 2500 tonn. e 50 cannoni che con 415 uomini di equipaggio imbarcavano perfino 1000 soldati!

Ciò che è stato possibile per una traversata di poche ore sarebbe stato assurdo per una lunga traversata; l'affollamento, la scarsa ventilazione avrebbero tosto fatto sentire i loro effetti.

Tali navi, ad esempio il *Napoléon*, del dislocamento di 4995 tonn. come efficienza di trasporto sarebbe appena paragonabile ad un piroscafo del tempo di 3000 tonn. e tenuto calcolo del peso delle macchine e dello spazio da esse occupato, a malapena a un piroscafo moderno da 2000, capace tutto al più del trasporto, in buone condizioni, di 1000 uomini tutto compreso.

La spedizione di China
e d'America.

Fu grazie al concorso della Marina Mercantile che ebbe luogo la splendida spedizione Anglo-Francese che si chiuse colla occupazione di Pechino.

Da parte degli inglesi dodici battaglioni di fanteria, due batterie da campagna, una da montagna, un parco d'assedio, con cassoni e carri con cavalli al completo, una brigata di 10 squadroni di cavalleria, col genio e cogli zappatori, formarono un effettivo di 14000 uomini a cui si aggiunsero 2500 *coolies*. Contando i carichi del materiale si impiegarono 120 navi e fra questi i migliori vapori inglesi. Alcuni

como li vapori servirono d'ospedale alla spedizione. I francesi invece che ancora non disponevano dei grandi mezzi della marina mercantile incontrarono gravi difficoltà a trasportare soltanto 8000 uomini.

Lo stato sanitario fu sempre discreto sui trasporti inglesi; lasciò molto a desiderare sulle navi militari francesi.

*
* *

Così gli Stati Uniti d'America nella guerra di secessione benchè disponessero di una flotta da guerra che contò pefino 680 navi quasi tutte a vapore, ebbero a lottare colle più grandi difficoltà, perchè la loro marina mercantile era quasi esclusivamente veliera e quelle loro spedizioni che erano basate sul trasporto di considerevoli masse di truppe per via di mare, si risolvettero in un insuccesso per la mancanza di mezzi e di sollecitudine.

La spedizione d'Abissinia nel 1867.

Nel 1867 la marineria a vapore inglese era già poderosa, pur tuttavia le condizioni erano assai differenti dal presente. Eccezione il gigantesco *Great Eastern*, regola generale dei vapori da 1500 a 3000 tonnellate al massimo con macchine da 700 a 1000 cavalli, pesanti ed ingombranti e divoratrici di carbone, perchè a bassa pressione. Il condensatore a superficie era una squisita novità in uso su poche navi. La velocità generalmente non superava 8 nodi.

Il Canale di Suez, già in via di esecuzione non era ancora praticabile; quindi per giungere nel Mar Rosso era necessario il lungo giro del Capo di Buona Speranza, cosa che riusciva, se non difficile, molto costosa ai vapori del tempo.

Movendo guerra all'Abissinia, l'Inghilterra trovò nell'India una base d'operazione incomparabile. Ma al 1867 i porti di Bombay e Calcutta non erano quelli d'oggi; ed il muovere da quei porti una spedizione importante non fu facile impresa.

Così il governo inglese dovette contare ad un tempo sui vapori e sui velieri, e quasi più su questi ultimi che sui primi.

Infatti confrontando navi usate nella spedizione in discorso, fra un vapore come il *Great Victoria* di tonnellate 2398, fra i maggiori della spedizione, ed un veliero

come il *Royal Standart* di 2083 tonnellate salpati entrambi da Bombay per la baja di Annesley si comprende come il veliero riuscisse più efficiente quale trasporto, perchè senza l'ingombro della macchina e della scorta di carbone, navigando in zone dove dominano venti costanti, potesse compensare qualche incertezza nella data d'arrivo colla economia e colla sua piena portata utile. Gli inglesi quindi si attennero ai vapori per i trasporti urgenti, di necessità immediata, ed ai velieri per il nucleo, il grosso della spedizione.

La scelta del materiale fu fatta in base a criteri pratici; fra i moltissimi vapori offerti furono scelti i più autonomi ed i più economici. Si pagarono al massimo 35 scellini per tonn. al mese per vapori come il *City of Manchester* di 1906 tonnellate, e 24 scellini al mese per il *Cou-*

mondourousos di 969 tonnellate; ma si declinò il *China* della Peninsulare di 2009 tonnellate, stimato allora velocissimo, perchè costava 50 scellini al mese per tonnellata, ed l'*Albert Victor* di 1184 che costava solo 17 scellini per tonnellata al mese, perchè troppo lento. Dirò pure che fu declinato il *Great Eastern* di 18914 tonnellate, offerto a 16 scellini, come poco adatto.

La spedizione ebbe inizio nel Settembre 1867, ma fu una corrente continua di trasporti che durò fino ad aprile 1868. Simultaneamente partirono trasporti da Bombay, da Calcutta, dall'Europa; inoltre vi fu un grande movimento di quadrupedi e materiale da Suez.

Tralascio la sterile nomenclatura di navi per la maggior parte oggi scomparse, e riassumo le cifre più interessanti.

Il movimento generale della spedizione

richiese 62,220 uomini, delle quali 5474 venuti d'Europa e 42,199 dall'India, il rimanente fu reclutato a Berbera, sulle coste del Mar Rosso e nella stessa Abissinia; concorre a formare l'imponente totale il personale della flotta dei trasporti che ascese a 14,255 uomini. I portatori e conducenti ascendevano a 24,500.

In questa massa di gente le *truppe combattenti* non ascendevano che a

4114 europei
9050 indiani.

Il numero dei quadrupedi impiegati fu di 55000, di questi furono trasportati per mare:

Cavalli	2538
Elefanti	44
Muli e *poonies*	25740
Camelli	1759
Somari	7071
Bovi *(Bullocks)*	1004
	38156

Al ritorno non ne furono imbarcati che

Cavalli	2441
Muli e *poonies*	4126
Elefanti	39
Bovi *(Bullocks)*	1075
Camelli	40
	7721

I camelli perirono quasi tutti, dei somari non se ne tenne neppure più conto, e nei muli la mortalità fu enorme.

Le navi impiegate al trasporto, compresi i rimorchiatori, furono 291 e queste fecero 669 viaggi dai diversi porti di provenienza alla baia di Annesley.

I vapori noleggiati furono:

dall'Europa 18
da Bombay 32
da Calcutta 19
da Suez 6

Il maggiore fu il *Golden Fleet* di 2768 tonnellate; taluni non erano, come il *Venetia*, che di 754 tonnellate; diversi non erano che rimorchiatori. La media fu quella dei vapori del tempo da 1500 a 2000 tonnellate. La velocità da 6 a 8 nodi.

I velieri noleggiati furono:

da Bombay	178
da Calcutta	24

Magnifica flotta questa, ultimo lampo della marina veliera; la maggior parte splendide navi superiori alle mille tonnellate, talune già costruite in ferro.

La marina militare inglese diede 7 vapori, quella coloniale 10.

Nel complesso fu una flotta di 244,036 tonnellate, escluse le navi da guerra!

La spesa media mensile in noli fu di sterline 433,000 ed i trasporti durarono, per la sola andata, dal 1 settembre 1867 al maggio 1868.

Oltre al materiale da guerra si portarono per via di mare i viveri a sessantaduemila uomini e cinquantacinquemila quadrupedi! L'acqua in parte venne da Aden coi vapori della P. & O. (854,796 galloni).

Da Suez e da Bombay i velieri e le navi da guerra ne portarono 10850 tonnellate. Ma la provvidenza del corpo di spedizione furono i nuovi vapori della *British India C.* che dotati del condensatore a superficie si tramutarono in distillatori e fornirono 29,068 tonnellate d'acqua. Il consumo di carbone fu di 82,278 tonnellate, delle quali furono fornite alle navi:

ad Aden	tonnellate	62647
ad Annesley Bay	»	19651

L'acqua distillata costò in media per gallone d. 4,35. I vapori *Semiramis* e *Hidrabad* per la distillazione consumarono da soli 8,020 tonn. di carbone. Ed il carbone

che si imbarcava a Bombay costava 70 scellini e 6 denari la tonnellata, quello imbarcato al Capo 104 scellini, ed il poco che giunse direttamente dall'Europa da 49 a 55 scellini!

Con tante navi in moto si ebbero delle perdite fra cui quelle del vapore *Bosforus*, ma non dolorose per molte vittime umane.

Agli studiosi delle nostre spedizioni di Abissinia. un accurato studio di questa spedizione inglese riuscirebbe non inutile.

Sono mutate sommamente le condizioni marittime e perciò io non mi dilungo su questi interessantissimi trasporti; ma dal 1867 al 1896 non sono invece mutate le condizioni logistiche dell'Abissinia: per meno di 15000 combattenti troviamo quasi 25000 portatori ed un impiego di 55000 quadrupedi dei quali 38000 venuti per mare.

Noi abbiamo lanciato in Abissinia nella

sfortunata campagna del 1896 quarantamila uomini di truppe europee con ottomila ottocento quadrupedi. I portatori e conducenti indigeni erano in numero irrisorio.

Gli inglesi chiusero la campagna con Magdala, noi coll'abbandono di Adigrat. Triste confronto!

La spedizione Chilena
nel 1879-80.

Meritano ricordo le operazioni della Marina Mercantile Chilena durante la guerra col Perù del 1879-80.

Il Chile possedeva nella Comp. Sud Americana de vapores " *El Pacifico* ,, un discreto nucleo di nove piroscafi di circa 2000 tonn. e da 10 a 14 nodi.

Dopo la cattura dell' " *Huascar* ,, ai chileni era rimasto il dominio del mare e così nel Novembte 1879 potevano imbarcare 7000 uomini con artiglieria per la spedi-

zione di Pisagua e Jannnia; nel 1880 in Febbraio collo stesso materiale riuscirono a compiere brillantemente una impresa ben più importante, trasportando 12000 uomini, con cavalleria ed artiglieria, sbarcandoli a Pacocha e S. Vitor. A questa spedizione bastarono 20 soli trasporti tutti mercantili; alcuni di questi non erano che grossi velieri rimorchiati dai vapori.

La marina militare Chilena era esigua; decimata da vigorosi combattimenti non possedeva più trasporti militari, il *Rimac* essendo stato catturato, nè aveva il mezzo per eseguire tali spedizioni. I Peruviani all'inizio della guerra si erano assicurati i vapori disponibili sulle coste del Pacifico, sia noleggiandoli che acquistandone qualcuno.

Senza il provvido concorso della sua marina mercantile, il Chile sarebbe stato

nella impossibilità di approfittare delle sue vittorie navali invadendo i più ricchi territori del nemico.

Da quell' epoca il Chile volse speciali cure alla sua marina mercantile che oggi conta 38 vapori per 30000 tonn. la maggior parte appartenenti al forte nucleo della compagnia sovvenzionata " *El Pacifico* „ la quale ha l'obbligo di tenere il suo materiale iscritto nella riserva navale: le nuove costruzioni sono da 16 nodi, e la loro portata (circa 3000 tonnellate) la massima che consente quella navigazione costiera.

La spedizione di Tunisi
nel 1881.

Nel 1880 il Governo francese riorganizzò completamente i suoi servizi postali nel Mediterraneo, i quali erano suddivisi fra parecchie piccole compagnie marsigliesi e lasciavano molto a desiderare sotto tutti i rapporti.

La preferenza toccò alla Transatlantica, che costituì una apposita flotta utilizzando solo due o tre fra gli antichi vapori più veloci delle vecchie compagnie, e creando una intera flotta coi seguenti veloci vapori:

S. Augustin, *Ville de Oran*, *V. de Bone*, *V. de Madrid*, *V. de Naples*, *V. de Rome*, *V. de Barcelone*, *Moïse ed Abd-el-Kader*, vapori gemelli tutti di 1800 tonn. 2000 cavalli e della velocità di 14 nodi in navigazione corrente.

Tanta fu la larghezza della sovvenzione governativa che si ebbe l'esempio forse unico di nove vapori postali identici messi in servizio entro un anno da una sola compagnia!

Il governo francese mirava non solo a migliorare i suoi servizi coll'Algeria, ma li estese alla Tunisia ed alla Tripolitania suscitando una forza economica potente e disciplinata a favore della sua bandiera ed a danno della influenza italiana, ma si preparava anche un ottimo strumento per imprese militari. Infatti nelle convenzioni colla Transatlantica venne stabilito che ad essa

spettavano i trasporti militari da e per l'Algeria, e le navi vennero costrutte con tutte le comodità per uomini, materiali e quadrupedi.

Quando nella primavera del 1881 fu decisa la spedizione di Tunisi, le guarnigioni dell'Algeria erano state grandemente rinforzate, con qualche viaggio speciale e più ancora colle corse postali, ed allorchè la spedizione di Tunisi propriamente detta ebbe luogo in aprile ogni cosa era preparata da lunga mano. Nel complesso fra l'Algeria e Tunisi si trasportarono cinque brigate con cavalleria, artiglieria e completo materiale da guerra. Furono usati trasporti militari, che partirono da Tolone, del tipo *Sarthe*, *Driade* e *Vienne*, non eccedenti 2000 tonn. e da 10 nodi al massimo, per le prime spedizioni colla fanteria di marina, i vapori della Transatlantica por-

tarono il grosso delle truppe di spedizione (tre brigate).

L'abbondanza del materiale, la brevità del viaggio, resero facilissimo il compito della Marina Mercantile.

Generalmente i vapori in cinque giorni avevano compiuto l'imbarco, il viaggio e lo sbarco.

Ciò che rende ricordevole questa spedizione, non è tanto il numero degli uomini trasportati, nè l'ordine, nè la sollecitudine con cui fu eseguita, anzi in parecchie cose lasciò a desiderare, ma è la sapiente preparazione che l'ha preceduta.

Il Governo francese diffidando a giusta ragione dei suoi trasporti militari, approfittò della scadenza delle antiche convenzioni postali, per togliere i suoi servizi a piccole compagnie fra loro rivali, che vegetavano su modeste linee senza inizia-

tive e senza del resto la forza finanziaria per concretarne; portò tutta la sua influenza, tutto il suo largo ed illuminato appoggio ad una sola compagnia; ma in compenso le impose la costruzione di un materiale, corrispondente sotto tutti gli aspetti al servizio militare ausiliario nel Mediterraneo, specialmente sulle coste africane.

Acquistò una forza morale ed una forza materiale di cui seppe trarre partito abilissimo sopratutto a danno dell' Italia, che a più di dieci anni di distanza riorganizzando i suoi servizi internazionali del Mediterraneo, per gretteria, o per impotenza, li volle inferiori ai francesi.

La politica di far del Mediterraneo un lago francese non è stata affermata la prima volta colla occupazione di Tabarka o colle inutili cannonate di Sfax; ma bensì quando

si firmò a Parigi la convenzione coi delegati della Transatlantica, e si volle assicurare alla bandiera francese un primato su tutta quella costa d'Africa che da tanti anni si considerava da noi quasi come patrimonio italiano.

La spedizione d'Egitto
nel 1882.

Una spedizione assai magnificata, portata a modello fra tutte le contemporanee è quella inglese in Egitto del 1882.

Già la flotta vaporiera della marina mercantile inglese era enorme, predominante in ogni mare. Il culmine della perfezione era segnato dalla *City of Rome* di 8144 tonn. e 2000 cav. ed erano abbastanza numerosi dei vapori come il *Servia*, l'*Arizona*, l'*Alaska*, la cui velocità oraria era da 16 a 18 nodi.

Al rompere delle ostilità tutte le compagnie inglesi andarono a gara ad offrire al Governo la loro flotta.

Però il Governo inglese fu guardingo nella scelta e non si lasciò affascinare dalle grandi velocità cui corrispondevano noli elevatissimi. Anzi pur volendo assicurarsi un veloce vapore preferì accettare le più miti offerte d'armatori italiani coprendo lo *Stirling-Castle* coll'antico nome e l'antica bandiera.

Le navi noleggiate furono scelte da tutte le compagnie fra quelle aventi una velocità omogenea, circa 10 nodi, e una portata sufficiente al servizio.

Le Compagnie Cunard, Anchor Line, Guion, Monarch Line, Pacific Mail, Orient Line, la Peninsulare, ecc. non solo fornirono le navi occorrenti ai trasporti, ma posero a disposizione del governo inglese altre, le più potenti e veloci per essere trasformate in incrociatori armati nel caso di complicazioni internazionali.

Gli inglesi disponendo del migliore e più numeroso materiale del mondo, non avendo che da scegliere fra le offerte delle Compagnie più potenti che si disputarono l'onore di prender parte alla spedizione di Egitto, non vollero cadere in nessuna dispendiosa esagerazione.

All' infuori dell'*Orient* gli altri tutti erano vapori non già adetti alle brillanti e sontuose linee principali, ma destinati al traffico degli emigranti, al trasporto del bestiame. Il generale in capo era sul *Calabria*, i principi reali sull'*Orient* e sul *Cappella*.

Dall' Inghilterra partirono :

Fanteria	15600	uomini	
Cavalleria	2300	»	
Artiglieria	2450	»	con un parco d'assedio di 30 grossi pezzi
Genio	1150	»	
Sussisten.	1300	»	
Ambulan.	750	»	

Ogni battaglione di fanteria ebbe una nave con una media di 760 uomini, 30 ufficiali e 55 cavalli, più 2 carri per acqua, 10 carri a due ruote e circa 150 tende.

La cavalleria ebbe due vapori per reggimento, imbarcando 290 uomini, 13 ufficiali e 270 cavalli, più le tende, i carri, le fucine, ecc.

Alla artiglieria si assegnò un vapore per ogni batteria, colla media di 7 ufficiali, 170 uomini e da 130 a 180 cavalli, oltre i pezzi, i cassoni, le munizioni e 40 tende circa, il relativo treno di carri a due ruote e carri per acqua. Il Genio ebbe una nave a sè; così la riserva delle munizioni portante da 185 fra soldati ed ufficiali con 207 cavalli.

Al materiale ferroviario fu pure assegnato più tardi l'*Osiris*, di 1879 tonnellate.

Nel complesso la spedizione fu così composta:

Cavalleria	navi	8
Artiglieria	»	10
Fanteria.	»	10
Genio	»	5
Depositi d'Ordinanza	»	3
Commissariato (viveri, ecc.) . .	»	19
Ospitali	»	2
Servizi diversi ausiliari . . .	»	11

All' infuori di pochi vapori dello Stato questa grandiosa flotta apparteneva tutta alla marina mercantile.

Dal 30 luglio al 12 agosto salparono 40 navi dai porti seguenti:

13 da Londra
11 » Southampton
9 » Portsmouth
2 » Liverpool
3 » Kingstown
1 » Queenstown
1 » Woolwich.

Questa spedizione ha tanta importanza nella storia dei trasporti marittimi, almeno per quanto riguarda i movimenti dei porti inglesi, che vale la pena di presentarne il quadro completo.

				Tonnellate	Ufficiali	Uomini	Cavalli	Arrivo	
		Stato Maggiore							
Agos.	5	Liverpool	*Capella*	3359	37	81	65	17	Agos.
		Cavalleria							
»	1	Londra	*Holland*	3848	14	252	239	14	»
»	2	»	*Calabria*	3326	18	214	219	15	»
»	5	»	*Egyptiam M.*	3916	15	290	264	17	»
»	7	Southampton	*Italy*	4169	30	293	266	18	»
»	9	»	*Greece*	4310	18	226	242	21	»
»	9	»	*City of New Yorck*	3019	18	391	286	21	»
»	10	»	*Assrian M.*	3970	19	281	263	22	»
»	10	»	*Montreal*	3308	13	305	268	22	»
		Artiglieria							
»	3	Portsmouth	*Palmyra*	2044	10	197	153	14	»
»	4	Southampton	*Tower Hall*	4021	14	178	173	16	»
»	8	Portsmouth	*British Prince*	3974	13	310	150	19	»
»	9	Southampton	*Grecian M.*	4364	6	190	150	20	»
»	8	Londra	*Ludgate Hill*	4162	9	177	175	21	»
»	8	»	*City of Lincoln*	3225	8	202	150	22	»
»	9	Southampton	*Olympus*	2415	6	170	125	22	»
»	10	Portsmouth	*Ascalon*	2351	6	170	125	22	»
»	11	»	*Texas*	2818	7	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»

Lug.	27	Portsmouth	*Dacca*	3909	12	187	—	10	»
Agos.	1	Woolwich	*Courland*	1241	21	91	6	15	»
»	5	Londra	*Pelican*	2586	7	180	204	17	»
»	4	»	*Viking*	2588	10	213	117	18	»
»	5	Portsmouth	*Marathon*	2403	14	211	54	17	»
»	8	Southampton	*Duke of Argyll*	3015	13	323	187	21	»
»	9	»	*Californiam*	1832	6	183	37	23	»
»	8	Londra	*Canadian*	2401	12	108	7	23	»
»	9	»	*Oxencolmee*	2695	16	404	152	24	»
»	9	»	*Carthage*	5013	32	211	—	21	»
»	10	»	*Caspian*	2728	8	133	92	22	»
»	11	Portsmouth	*Bolivar*	2064	8	300	98	25	»
»	11	Londra	*Prussian*	2794	10	162	103	25	»
»	14	Woolwich	*Teviot*	2057.	12	285	3	5	Sett.
»	14	Londra	*Lydian M.*	3916	15	310	268	27	Agos.
»	16	»	*Adjutant*	1825	12	279	45	30	»
»	19	Woolwich	*Irthingcon*	1961	4	40	—	4	Sett.

				Tonnellato	Ufficiali	Uomini	Cavalli	Arrivo
		Fanteria						
Lug.	30	Londra	*Orient*	5386	51	824	103	10 Agos.
Agos.	1	Kingstown	*Iberia*	4681	45	767	55	12 »
Lug.	31	Queenstown	*Batavia*	2553	29	761	55	12 »
Agos.	4	Portsmouth	*Catalonia*	4811	49	824	100	15 »
»	5	Kingstown	*Nevada*	3617	32	677	58	17 »
»	8	Southampton	*Arab*	3170	33	729	4	19 »
»	8	Portsmouth	*France*	3572	32	774	59	20 »
»	8	Londra	*Nepaul*	3536	32	772	55	20 »
»	10	Kingstown	*Lusitania*	3832	30	859	54	21 »
»	11	Portsmouth	*City of Paris*	3086	37	812	3	21 »
			Totali	144961	844	15572	5487	

Contemporaneamente dall'India si spediva un reggimento di cavalleria indigena con due battaglioni di truppe pure indigene; questo piccolo contingente militare aveva un tale seguito di servi e portatori che nel complesso raggiunse la cifra di 7000 uomini!

Questo trasporto fu effettuato dai sette vapori seguenti:

Malda	tonn.	1945
Rhosina	»	2706
Nerissa	»	2000
Bancovra	»	2880
Peshwa	»	2159
Hydaspes	»	2994
Batavia	»	2549

partiti da Bombay il 9 agosto arrivando a Suez il 20 agosto; lo si considera da tutti gli autori inglesi come affatto indipendente della grande spedizione europea, ed

infatti la deturperebbe; poichè nè per ordine nè per sollecitudine riesci lodevole, e le condizioni sanitarie furono ben presto tanto deplorevoli che nel settembre le stesse autorità militari inglesi, quantunque stringesse l'urgenza di rinforzi, ne sottoposero le navi ad Alessandria a un' osservazione, con facoltà di trasformarle in quarantena.

Nel Mediterraneo poi, per i viaggi di Cipro e di Malta e per i servizi fra Alessandria ed il Canale era predisposta tutta un'altra flotta che contava i seguenti vapori:

Stirling-Castle	tonn.	4425
Osprey	»	1095
Empusa	»	1153
Penelope	»	1202
Nianza (distill.)	»	1870
Chiltern (teleg.)	»	1304

E quasi un tanto materiale galleggiante

non bastasse, la marina da guerra che in allora contava trasporti numerosi più che al presente aveva posto in linea:

Orontes	tonn.	6211
Euphrates	»	6211
Serapis	»	5620

e finalmente il *Thalia* di 2240 tonnellate destinato esclusivamente ai preparativi di sbarco.

In ogni modo quella che è ormai convenuto da tutti gli autori di chiamare la grande spedizione della marina mercantile in Egitto è limitata alle partenze dai porti inglesi, e di cui ho dato il quadro completo con ogni dettaglio.

Questa spedizione notevolissima dal lato militare ha però avuto per base i porti più importanti del mondo civile. Dal lato della marina mercantile, come si vede, non presenta proprio nulla di eccezionale.

Infatti una marina mercantile che annoverava circa 4000 vapori, dei quali forse 1000 nelle condizioni richieste dalla spedizione, condizioni ragionevoli e tutt'altro che eccessive, non si può dire che abbia fatto uno sforzo, mettendo 41 vapori a disposizione dello Stato in 12 giorni e 4 altri più tardi.

Se si tien calcolo poi che il teatro della guerra era nel Mediterraneo e nel Canale di Suez, che tutto il grande traffico dell'Egitto, parte di quello della Soria era completamente paralizzato, che la navigazione del Canale fu interrotta per qualche giorno, si troverà che primo risultato della apertura delle ostilità fu il gettare nei porti inglesi una quantità di vapori disponibili ben superiore alla richiesta dello Stato, e quindi il materiale impiegato nella spedizione stessa non venne a mancare al commercio, ma fu compensato largamente.

Ben diversa è invece la situazione di un paese come l'Italia, la cui potenzialità in materiale è venti volte, e più di venti volte minore di quella inglese, che si trovò impegnata in una spedizione di pari importanza, non già in località nelle quali la guerra paralizzi ogni traffico, ma in paesi senza commercio come Massaua, dove una guerra può durare all'indefinito, senza che per questo una nave, una sola nave, debba rimanere vacante!

Eppure di queste differenze sostanziali, che rendono impossibile ogni confronto non si è mai voluto tener conto ed alle belle spedizioni italiane si volle contrapporre questa inglese, e dedurne che la marina inglese fece meglio dell'italiana.

Certo che la spedizione che mosse dai principali porti ed arsenali inglesi nel 1882, è stata e sarà forse per del tempo un mo-

dello del genere. Ma con tanta potenza di mezzi, vi sarebbe da rimanere meravigliati se fosse stato altrimenti!

Il ritorno avvenne a riprese e con tutte le comodità possibili, perchè buona parte del corpo di occupazione rimase in Egitto. Come al solito le fatiche della guerra, il cambiamento di clima, e tutte le inevitabili cause di malattie fecero le loro vittime, benchè vi fossero rilasci a Malta ed a Gibilterra e perfino a Cipro.

Sofferse maggiormente il corpo di Macpherson nel suo ritorno in India, e per la natura stessa delle truppe, o piuttosto del loro seguito, e più ancora perchè dalle Indie non si era potuto provvedère con larghezza al materiale di trasporto. Infatti per 23600 uomini con circa 4000 cavalli, dall'Europa si usarono 45 vapori, e per 7000 uomini con circa 1000 cavalli, dal-

l' India non si impiegarono che 11 vapori e di portata molto minore.

La spedizione indiana adunque non è proprio da recarsi a modello e fa strano contrasto con quella delle truppe europee.

Contemporaneamente la Turchia tentò dei trasporti di truppe, ma fu un insuccesso scandaloso. I trasporti dello Stato erano inservibili, dovevano appoggiare ai porti incapaci di proseguire il viaggio. Bisognò ricorrere al Llody Austriaco, ma i trasporti erano appena iniziati che furono sospesi dirigendo appena qualche distaccamento nell'arcipelago e nell'Asia Minore.

Eppure pochi anni prima Hobart pascià collo scarso materiale della marina da guerra ottomana, era riuscito a condurre 40,000 uomini dall'Albania al Mar Nero, e furono poi questi i difensori di Schipka.

La spedizione di Massaua
nel 1887.

Nel 1887 l'Italia fu costretta a sua volta ad una spedizione d'oltre mare.

Grande era l'aspettativa: la spedizione inglese in Egitto del 1882 era reputata un *modello insuperabile.*

Il trasporto di poco più di 15000 uomini dai porti inglesi ad Alessandria aveva richiesto 45 vapori mercantili; disponendo dei più ricchi arsenali e perfetti porti del mondo quali Londra, Southampton, Portsmouth e Liverpool, l'imbarco era durato

dalla fine di Luglio verso la fine di Agosto; che sarebbe accaduto in Italia, paese nuovo a simili imprese, mentre per necessità militari la spedizione doveva partire da un solo porto, quello di Napoli, per nulla paragonabile ai maggiori porti inglesi per importanza di mezzi e di sussidj agli imbarchi?

Inoltre l'Inghilterra con una certa solennità nel 1882 aveva passato come una grande rassegna del proprio naviglio mercantile e perfino aveva noleggiato all'estero un vapore veloce!

La marina mercantile a vapore italiana non contava alla fine del 1887 che 254 vapori per 163131 tonn.; la sproporzione era dunque enorme, e benchè la spedizione italiana dovesse esser meno numerosa di quella inglese non si era esenti da preoccupazioni.

Fu la Navigazione Generale Italiana che, come compagnia sovvenzionata, ebbe l'onore di essere incaricata dei trasporti, e questa pose a disposizione del Governo i vapori seguenti:

Archimede	tonn.	2839	cav.	1850	nodi	12
Bengala	»	1567	»	714	»	12
Bosforo	»	2773	»	1800	»	12
Egadi	»	1950	»	1000	»	12
Egitto	»	1112	»	550	»	12
Faro	»	963	»	310	»	12
Gottardo	»	2847	»	1800	»	12
Orione	»	3971	»	4500	»	14
Polcevera	»	2239	»	800	»	12
Regina Margher.	»	3677	»	4300	»	14
Roma	»	1865	»	800	»	12

Singapore	tonn.	3541	cav.	1500	nodi	13
Sirio	»	3948	»	4500	»	14
Solunto	»	1908	»	1000	»	12
Sumatra	»	1869	»	900	»	12
Vin. Florio	»	2840	»	2000	»	12 1/2

Totale tonn. 39909

Tali navi vennero scelte molto opportunamente, essendo le navi maggiori state costruite in vista del trasporto degli emigranti e quindi fra le più adatte al trasporto di truppe; le minori invece erano indicatissime al trasporto del materiale e dei quadrupedi.

L'imbarco procedette ordinatissimo e tutta la spedizione si svolse nel modo seguente:

Nome dei Piroscafi	IMBARCHI ESEGUITI						PARTENZA da NAPOLI	ARRIVI A			Giorni della Traversata
	Borghesi	Ufficiali	Bassi Ufficiali	Soldati	Carri	Quadrup.		P. Said	Suez	Massaua	
1. **Archimede**	—	37	38	868	7	143	2 Nov.	7	9	13 Nov.	11
2. **Gottardo**	7	32	31	760	15	143	2 »	7	9	13 »	11
3. **Sumatra**	—	23	23	650	—	57	2 »	7	9	13 »	11
4. **Polcevera**	—	24	29	684	—	132	2 »	8	10	14 »	12
5. **V. Florio**	—	36	36	795	—	162	6 »	11	12	16 »	10
6. **Bosforo**	14	22	32	734	—	118	6 »	11	12	16 »	10
7. **Bengala**	—	10	12	147	—	159	6 »	12	13	17 »	11
8. **Singapore**	2	39	41	982	15	162	11 »	15	16	20 »	9
9. **Sirio**	—	35	36	983	7	136	11 »	15	16	20 »	9
10. **Orione**	2	34	29	902	—	136	11 »	15	16	20 »	9
11. **Roma**	—	24	22	634	—	128	11 »	16	17	22 »	11
12. **R. Margherita**	4	53	44	980	—	94	16 »	21	22	26 »	10
13. **Egadi**	—	28	43	803	—	48	16 »	22	23	27 »	11
14. **Solunto**	—	23	21	601	—	31	16 »	22	23	27 »	11
15. **Egitto**	—	7	7	226	—	101	16 »	23	25	30 »	14
16. **Faro**	—	2	2	79	—	154	16 »	24	25	30 »	14
Totali	29	429	446	10828	44	1904					

Nel periodo di 14 giorni, la Marina mercantile italiana, riusciva dunque nell'unico porto di Napoli a imbarcare su 16 vapori 11724 uomini e 1904 quadrupedi.

La tanto celebrata spedizione inglese, aveva richiesto 45 vapori di 144.961 tonn. e 20 giorni per imbarcare 16.416 uomini e 5487 cavalli, disponendo per le sue operazioni di ben 6 porti e di 3 Docks di Londra!

La traversata da Napoli a Massaua fu compiuta da 9 a 11 giorni, compreso il passaggio del Canale, due soli vapori specialmente destinati al materiale impiegarono 14 giorni; la traversata più veloce dei vapori inglesi era stata di 12 giorni dall'Inghilterra ad Alessandria, senza impacci di sorta. Gli inglesi navigavano in Agosto per l'Atlantico e per il Mediterraneo, gli italiani in Novembre per l'Egeo ed il Mar Rosso.

Ben è vero, quanto alla sollecitudine degli imbarchi che gli inglesi avevano più del doppio in quadrupedi, cioè 5487 contro i 1904 degli italiani, ma disponevano di 45 vapori e di 7 porti perfettissimi!

Inoltre tutto il materiale più pesante, come il ferroviario, gli inglesi lo avevano concentrato a bordo di parecchi grandi trasporti da guerra; mentre la marina militare italiana non era rappresentata che dal solo *America* il quale aveva imbarcato circa 66 ufficiali e 700 soldati, col Generale in capo.

Se tutti gli scrittori competenti citano come modello la spedizione inglese del 1882, sarà permesso a noi italiani d'andare orgogliosi di questa nostra spedizione del 1887, che non solo, tenuto calcolo di tutto, è stata più sollecita e più ordinata, ma ancora incomparabilmente più economica.

In cifra esatta furono 39809 tonn. che occorsero al trasporto italiano e ne richiese tonn. 144.961 la spedizione inglese, oltre le navi della marina militare. La proporzione quanto al materiale nautico impiegato fu come ben si vede superiore a quella degli uomini e dei quadrupedi imbarcati!

Il governo inglese è stato larghissimo di encomi alla sua marina mercantile, poco è mancato che fosse concessa a tutto quel personale la medaglia commemorativa della campagna d'Egitto.

Da noi?

Chiamano taluni l'italiano un popolo facile all'entusiasmo; temo questa sia una delle solite frasi fatte! Certo si è che per la nostra marina mercantile entusiasmo non ve n'è stato, e che il buon pubblico pronto sempre ad ammirare tutto ciò che viene dall'estero e a non curare quanto si

fa e si è fatto in Italia, ritiene in buona fede che i francesi per Tunisi, gli inglesi per l'Egitto abbiano fatto meglio assai dei modesti e misconosciuti marinai italiani.

Entusiasmi da noi per la marina mercantile? Ma chi la conosce? Chi se ne interessa, entra nella sua vita, ne indaga le sofferenze ed i bisogni, ne cerca i rimedi?

Eppure l'eloquenza di poche cifre, un semplice elementarissimo confronto, basta a dimostrare colla più limpida eloquenza che nel 1887 questa povera e negletta Marina Mercantile italiana, ha superato di molto l'operato della superba e strapotente Marina Mercantile inglese.

Anche le cifre hanno la loro poesia, quando ci additano un dovere compiuto. E se l'Inghilterra che da due secoli conta a centinaia le spedizioni di oltre mare, ha

registrato nei fasti della nazione la sua spedizione d'Egitto, dovremo noi italiani dimenticare questa nostra di Massaua che per la prima volta portò la bandiera nostra al di là delle acque patrie e la portò con tanta semplicità, prestezza e tanto onore?

La spedizione di Corea
nel 1895.

Nell'estremo oriente una giovane marina mercantile poco nota in Europa, era chiamata ad illustrarsi ed a dimostrare che per mutare di luoghi e di condizioni, resta imutabile il principio che una grande marina mercantile non è solo fattore principale di prosperità nel tempo di pace, ma è necessario complemento di forza nel tempo di guerra.

La bandiera mercantile giapponese è poco nota oltre il Canale di Suez, perchè

le molte linee europee ed americane moltiplicano gli approdi nei principali porti dell'impero ed assorbono tutto il traffico internazionale compreso il cabottaggio colla China. Nondimeno le numerose isole del Giappone, dove ferve da anni una potente vita di lavoro e di progresso, offrono un campo abbastanza vasto alla bandiera giapponese, tanto che essa conta 380 vapori della portata complessiva di 347.585 tonnellate, cioè equivale l'italiana.

In grandissima parte si tratta di materiale moderno costruito in Inghilterra. Due grandi Compagnie rappresentano potenti organismi degni di qualunque nazione europea. La *Nippon Yusen Kaisha* di Tokio possiede 69 vapori, la maggior parte superiori alle 2000 tonn. e veloci. Appartiene a questa Compagnia quel *Saikio-Maru* (tonnellate 2712, scafo in acciaio, costrutto a

Glalglow nel 1888) che fu il primo bastimento moderno mercantile, che trasformato in incrociatore operasse nelle file d'una flotta da guerra, ed il *Saikio-Maru*, grazie alla sua grande velocità ed alla doppia elica, potè lottare colle corazzate chinesi e sfuggire all'assalto delle loro torpediniere, benchè un projettile gli avesse rotto il timone.

Un'altra Compagnia, la *Osaka Shosen Kaisha* di Osaka, dispone di altri 56 vapori di minore portata, ma veloci e di accurata costruzione.

Con tali mezzi il Governo giapponese non fu punto imbarazzato, colla protezione della sua flotta, mentre le forze chinesi tenevano il mare, a lanciare nel Giugno 1894 un corpo di 7600 uomini con completa artiglieria e cavalleria a Chemulpo. Nel progresso della guerra 30 ottimi vapori

mercantili erano a disposizione del Governo per il trasporto delle truppe; ed altri in numero più che sufficiente servivano al trasporto dei viveri e del materiale.

Nè un ritardo, nè un incidente furono lamentati da parte dei giapponesi, benchè le truppe trasportate superassero in definitiva i 50.000 uomini e la quantità del materiale fosse enorme.

Unico lamento la deficiente igiene a bordo per eccessivo agglomeramento.

Ben diversa era invece la condizione dei Chinesi. Ad onta d' un immenso sviluppo di coste che abbracciano ogni clima, ad onta di fiumi maestosi navigabili alle maggiori navi, la marina chinese al 1895 contava soltanto 31 vapori per 28.191 tonn. e 2 navi a vela per 388 tonn. Al servizio dei porti e sui fiumi non si contavano che 4 vaporetti di complessive 161 tonnellate!

Il commercio della China non conosce che una sola via, la via d'acqua; ma si svolge con mezzi indigeni: colle antiche giunche il cui numero spaventevole è forse ignoto alle stesse autorità chinesi, e la cui efficacia nella guerra in discorso dovette essere giudicata dagli stessi Chinesi affatto nulla o negativa, poichè in questa occasione non furono impiegate.

Dei 31 vapori di bandiera chinese, 29 appartengono ad una sola Compagnia, la *China Merchant Ship*, di Shanghai. Appena 4 superano le 2000 tonn. e di questi 1 solo, che fu usato nella guerra, ha 13 nodi di velocità; altri 3 di piccola portata raggiungono i 12 nodi.

Questo materiale però, piuttosto che al Nord di Shanghai traffica al Sud con Canton, con Formosa e per l'immenso Yang-Tse-Kiang.

Al rompere delle ostilità i Chinesi si stimarono fortunati di noleggiare ad alto prezzo tre piccoli cabottieri inglesi disponibili nel Mar Giallo. L'*Irene* di 1343 tonn. e 145 cav., il *Kowshing* di 1355 tonn. e 261 cav., vapori che a stento davano 8 nodi, ed il *Feiching* di 1560 tonn. e 250 cav., da 9 nodi. Con questi trasporti vollero opporsi alla ordinatissima e bene allestita spedizione giapponese, spedendo truppe con un vapore alla volta da Taku per Assan. La catastrofe del *Kowshing* dà la misuradella impreparazione ed imprevidenza chinese. Il 25 giugno, all'alba, nelle acque del *Kowshing* passava una grande corazzata chinese, credesi il *Chen Yuen*, alle 8 si incrociava una grossa corazzata, ed a dieci minuti di intervallo due altre; alle 9 il *Kowshing* salutava la bandiera bianca d'una nave giapponese da guerra. I giapponesi, in quel mo-

mento, davano caccia ad un avviso da guerra chinese. Ma ben presto il *Naniva* fiutava la preda e prima del tramonto il *Kowshing* era calato a picco.

Sul piccolo vecchio e lento cabottiere erano pigiati 1200 soldati, con essi 30 cannoni, i cassoni, i furgoni, i cavalli e tutte le munizioni!

Più tardi l'ammiraglio Ting potè sbarcare 4500 uomini a Takushan, partendo nel settembre da Taku colla scorta della sua flotta; disponeva di cinque vapori mercantili chinesi: *Hsingu* di 1377 tonn. e 13 nodi, *Haeting* 1145 tonn., *Toonam* 1482 tonn. *Chintung* 1330 tonn., *Leeyuen* 1080 tonn. Tutti da 7 ad 8 nodi!

L'esempio del *Kowshing*, calato, a buon diritto, a picco dai giapponesi ad onta della bandiera inglese, aveva dissuaso gli armatori europei a noleggiare navi per i tra-

sporti chinesi. Del resto quale materiale era disponibile? Non certo i magnifici e veloci postali delle linee europee. Sarebbe stato necessario noleggiarli od acquistarli in Europa. Nei porti meridionali si avevano bensì grossi *cargo boats*, ma da 8 a 9 nodi, poi già impegnati coi noli. Non c'era di meglio dei pochi cabottieri della costa Nord, il rifiuto di tutte le marine, e di quel poco che ha potuto o volle dare di mala grazia la Compagnia di Shanghai, chinese di nome ma piuttosto inglese di fatto!

Così per l'assoluta deficienza ed inferiorità dei trasporti, la China che nel Nord disponeva di un buon esercito armato ed equipaggiato all'europea, non se ne potè servire in tempo utile. Ma se in tempo utile, cioè nel Giugno, invece di tre piccoli e lenti trasporti, essa avesse potuto lanciare ad Assan una forte e ben ordinata

spedizione, le sorti della guerra avrebbero potuto essere diverse. Non mancavano alla China nè uomini, nè cannoni, nè cavalli nè armi e munizioni. La flotta militare era intatta, e se giunsero in salvo l'*Irene* ed il *Feichung*, assai maggiori probabilità avevano di approdare a destino dei vapori più veloci e meglio disposti. L'assoluta mancanza di un forte e disciplinato nucleo di vapori mercantili a disposizione immediata del Governo, se non fu la causa unica, fu certo un fattore di gran conto nella disfatta completa dei Chinesi.

La spedizione di Cuba nel 1895.

La Marina Mercantile Spagnola, contava nel 1895 359 vapori per 308,000 tonnellate.

In questi ultimi anni essa ha progredito moltissimo se non nel numero che era forse superiore al 1885, nella qualità del suo materiale. Essa infatti si è sbarazzata del materiale più antiquato, parte del quale come il *Castilla* passò nelle mani di minori armatori italiani.

Il progresso veramente notevole nel materiale vaporiero Spagnolo è dovuto a due

fatti: la protezione accordata alla navigazione cabottiera che permise il sorgere di forti linee trafficanti fra l'Inghilterra ed i porti Spagnoli, e la larghissima sovvenzione accordata alla Transatlantica, che senza portarla alla altezza delle compagnie inglesi, tedesche e francesi, e neppure dei nuovi servizi del Lloy austriaco, la pose in grado per lo meno di acquistare buoni vapori di 5600 tonnellate e della velocità di 16 nodi.

Avendo una scarsa emigrazione, ed una esportazione molto limitata la navigazione alturiera della Spagna è quasi totalmente ristretta alle sue colonie. Le linee postali sono assunte dalla compagnia sovvenzionata Transatlantica per le Filippine, le Antille ed il Plata; il servizio puramente mercantile alturiero è poco esteso, ma recentemente si è arricchito di discreti vapori fra cui il *Catalina* di 4841 tonnellate.

Se nel 1868 durante l'insurrezione di Cuba il Governo spagnolo ebbe a durare enorme difficoltà per il trasporto delle sue truppe, nel 1895 grazie alla sua poderosa marineria sovvenzionata, fu in grado a provvedere al trasporto di più che centomila uomini con sufficiente ordine e prestezza, tanto che la Spagna a mezzo d'una voce autorevole potè solennemente affermare: « che grazie alla sua marina mercantile essa era in grado di far fronte a qualunque eventualità di trasporti marittimi, *con navi spagnole, comandate da spagnoli, montate da marini spagnoli.*

Curiosa gente questi spagnoli! Non piegano sotto il peso di una guerra coloniale che dura da quasi un anno e mezzo, che ha già richiesto centomila soldati, che ne esigerà forse altrettanti; e fra tanti guai, invece di chiamare la propria marina po-

stale dissanguatrice dell' erario, speculatrice sugli stessi mali del paese, ha il coraggio di dichiararla altamente benemerita della nazione, parte delle sue forze vive e delle sue risorse.

Il compito della Compagnia Transatlantica fu facilitato dalla situazione creata dalla guerra. Le linee sue si videro private dai passeggeri e dalle merci pacifiche, per cui potè dedicarsi quasi esclusivamente ai trasporti militari.

Dal Marzo 1895 infatti i vapori della Transatlantica si può dire che non hanno mai interrotto il trasporto militare, segnando delle decrescenze cui corrispondevano periodi di attività maggiore.

La prima richiesta fu nel Marzo 1895, e la Transatlantica pose a disposizione dello Stato una flotta di 35000 tonnellate, composta dei seguenti vapori:

Leon XIII.	tonn.	5200	nodi	15
San Ignazio	»	3227	»	12

Salpati da Santander.

Santo Domingo	tonn.	2805	nodi	12
Alfonso XII.	»	5206	»	15

Salpati da Cadice.

Cataluna	tonn.	3784	nodi	14
Alfonso XIII.	»	5124	»	16
A. Lopez	»	3079	»	14
Buenos Ayres	»	5311	»	14

Salpati da Barcellona.

Questi vapori partirono per Cuba dal 9 al 15 marzo con 7 battaglioni e molto materiale. Furono seguiti in aprile dal *San Francisco* di 2526 tonnellate e 12 nodi, partito da Santander, e dal *Reina Cristina* di 5161 tonnellate di 16 nodi, salpato da Cartagena e che a Cadice imbarcò il generale Martinez Campo.

A questa flotta fu aggiunto il *Santa Barbara*, il *Catalina* e finalmente il *Colon*, vapore di 5600 tonnellate e 14 nodi, l'antico *Awarra* inglese che la Transatlantica acquistò per far fronte ai suoi impegni.

I nuovi postali spagnuoli sono rinomati per il loro lusso orientale e per le comodità dei passeggeri di classe; ma non avendo emigrazione hanno posto limitato per i passeggeri di terza classe. Avvenne che i generali e gli ufficiali tutti si trovarono installati a bordo con ogni comodità e conforto, così non fu delle truppe; già i vapori furono stipati in modo soverchio; il *Colon*, per es., alla fine del caldo agosto a Cadice imbarcò in una sola volta un numeroso e brillante stato maggiore, molto materiale, molti cavalli e 2200 uomini di truppa giunti a grande velocità in ferrovia dalle guarnigioni del Nord.

Benchè tutte le precauzioni sanitarie fossero state prese, tanto che accompagnarono le spedizioni quasi tutti gli ufficiali sanitari superiori dell'esercito, lo stato delle truppe lasciò molto a desiderare.

Già a Santiago dove avvennero i primi sbarchi, dove le truppe non sostavano che pochissimo si trovò la necessità di formare un ospedale. Ho potuto procurarmi lo stato dei degenti all'ospedale stesso in una giornata del luglio 1895. V'erano 90 feriti provenienti dall' interno; 46 colpiti di *fiebre amarilla* (*vomito* delle Antille) pure provenienti dall' interno e 326 malati sbarcati dai trasporti!

Più innanzi bisognò, cioè nel 1896, aprire un ospedale all'Avana, e per sfollare gli ospedali di Cuba si istituì un *sanitarium* a Santander; i vapori di ritorno ebbero tutti una grande moría, ma mi fu impos-

sibile avere dati positivi in proposito, e mi astengo dal citare cifre che non sono ufficiali.

Truppe vennero imbarcate alle Baleari; ed il *San Francisco* il 1° settembre 96 imbarcò a Montevideo 1116 volontari per Cuba.

In sette mesi, a partire dal marzo 1895, la Spagna aveva lanciato a Cuba quasi settantamila uomini, con completo materiale di guerra ed i trasporti continuano tuttora, raggiungendo la cifra di 120,000 uomini, e nulla lascia prevedere che siano per cessare, perchè si allestisce una spedizione d'altri 40,000.

Contemporaneamente bisognò pensare alle Filippine; dapprima il governo usò i suoi trasporti, acquistando in Inghilterra il *Generale Alava* di 1200 tonnellate e 1000 cavalli, giunto a Cadice il 22 luglio 95.

Ma attualmente fece ricorso anche per questo servizio alla Transatlantica, che vi destinò appunto i suoi vapori delle Filippine, quali l'*Isla di Luzon* di 4256 tonnellate e 12 nodi.

Ma non si limitarono a questo i servizi della Marina Mercantile.

E' noto che gli insorti hanno la loro base di approvvigionamento negli Stati Uniti, di preferenza a Tampa; colà è organizzato un completo servizio di trasporti per i loro bisogni, sopratutto d'armi e munizioni.

I vapori:

Buccaneer, *Laurada*, *Three Friends*, *Commodore*, di piccola portata, veloci e comandati da audaci marini, praticissimi della costa, rompono per così dire regolarmente il blocco di Cuba, e con loro parecchie agilissime golette.

Gli incrociatori spagnuoli non erano adatti a dar loro caccia, principalmente per la forte pescagione; poi erano in troppo scarso numero. Si armarono in guerra dei piccoli vapori mercantili; ma non diedero buon risultato. L'incrociatore militare *Sanchez Barcaiztegui* fu calato a picco dal cabottiere *Mortera* il 19 settembre 95; il *Cristobal Colon* si perdette su d'uno scoglio.

Lo stesso maresciallo Campos fece allestire il piccolo *Manuel L. Villaverde* della Transatlantica per dirigere la sorveglianza costiera, ma non ne ebbe buon risultato.

Riparò il governo alla deficienza, acquistando in Inghilterra tre cannoniere di 300 tonnellate, che chiamò *H. Cortez, F. Pizzarro* e *V. Nunez*, poi facendo costruire a furia in Spagna delle lancie a vapore da 40 tonnellate, che nel novembre 95 sbarcava all'Avana il vapore *Catalina*.

Tutto ciò per altro non impedì finora le comunicazioni degli insorti coi porti meridionali degli Stati Uniti.

Come avrebbe potuto la Spagna provvedere a tante necessità di trasporti, se essa pure non avesse pensate non solo da tempo a costituirsi una potente compagnia di navigazione, ma a vivificarla in questi ultimi anni aumentando le sovvenzioni in pari tempo che gli obblighi che permisero alla Transatlantica d'acquistare vapori di 5600 tonnellate e 16 nodi?

Sono i nuovi vapori soltanto che poterono portare, in cattive condizioni igieniche è vero, ma li portarono, 2200 uomini alla volta coi loro ufficiali, con cavalli e materiali impiegando nella traversata da 12 a 13 giorni.

Se l'insurrezione non fu domata non è per la deficenza dei trasporti; ma perchè

è più robusta e meglio diretta che le precedenti. In Spagna non si è dimenticato che nel 1868 perirono 130,000 uomini fra soldati spagnuoli e insorti cubani, e la repressione costò allo Stato un miliardo e mezzo, e tanto sangue e tante spese si ebbero perchè nel 1868 la marina mercantile spagnuola non era in grado di coadiuvare il governo difettando di materiale. Così si ebbero delle difficoltà estreme, ed occorse un tempo lunghissimo a concentrarvi le forze necessarie.

Pur commiserando le vittime nessuno in Spagna si è allarmato perchè le navi in arrivo popolavano gli ospedali dei loro malati. Si comprendeva come truppe giovani tolte magari all'aspro clima delle Sierre o dei Pirenei e lanciate colla velocità di quasi 400 miglia al giorno verso climi tropicali, stipate per giunta a migliaia nelle

stive, dovessero pur troppo pagare un tributo sinistro al clima, al disagio; così i funebri convogli giunti a Santander decimati dalla moría per viaggio si considerarono come una funesta necessità d'una guerra, certo non desiderata, ma virilmente accettata e combattuta.

Come gli inglesi per la spedizione dell'Egitto, il governo spagnuolo ha decentrato i punti di imbarco. Cadice, Barcellona, Santander, i tre porti di armamento della Transatlantica diventarono le basi d'operazione della campagna cubana, evitando un soverchio ingombro in ogni porto ed ottenendo così una sollecitudine d'imbarchi molto maggiore, date le condizioni dei porti spagnuoli, che non sono paragonabili ai docks ed arsenali inglesi.

E' notevole del pari che piccole sezioni già pronte alla partenza nei porti secon-

dari furono raccolte per via dai trasporti stessi od a mezzo di altre navi dirette per via di mare al porto principale.

A provare la potenzialità d'un organismo qual'è quello d'una grande compagnia postale sovvenzionata ed il sicuro affidamento che può fare su di essa un governo impegnato in spedizioni di oltre mare, trascrivo per intero la spedizione in corso:

San Agustin (viaggio straordinario) il 22 agosto imbarca in Santander il battaglione volontario di Madrid e 600 volontari diversi. Il 29 a Las Palmas 207 soldati, il 30 a Teneriffa una compagnia dei Cacciatori delle Canarie.

Montevideo (viaggio postale) il 23 agosto a Santander le compagnie dei reggimenti: America, Bailen, Cacciatori di Madrid, Saragozza e Isabel II.

Buenos Ayres (viaggio straordinario), il

24 agosto a Barcellona, le compagnie dei Cacciatori di Figueras e Alfonso XII, in Malaga il 26, dei reggimenti di Estremadura e Borbon, a Cadice il 27, di Pavia.

Colon (viaggio straordinario) il 25 agosto alla Corogna una compagnia di Isabel II. due di Burgos, Luzon, Zamora e Cacciatori d'Avana.

Alfonso XII. (viaggio straordinario), il 25 agosto da Cadice, le compagnie dei cacciatori di Cuba e dei reggimenti di Soria, Granada, Alava e Pavia.

San Fernando (viaggio straordirario), il 25 agosto in Barcellona le compagnie dei reggimenti di Tetuan, Sevilia, Vizcaya, Galicia e Gerona.

San Domingo (viaggio postale), il 30 agosto da Cadice le compagnie dei reggimenti Reina e Cordova.

Mallart (viaggio straordinario), il 2 set-

tembre a Palma di Majorca una compagnia del reggimento Baleares e 621 soldati, il 4 in Cadice 300 volontari.

San Francisco (viaggio straordinario), il 2 settembre in Santander, due compagnie dei reggimenti Wad-Ras, e cacciatori di Ciudad Rodrigo e Manilla.

Leone XIII. (viaggio straordinario), il 5 settembre in Santander, le compagnie dei reggimenti di Sicilia, Valencia, Constitucion, Lealtad e Cantabria.

Saltrusequi (viaggio straordinario), il 5 settembre in Valencia le compagnie dei reggimenti: Princesa, Mallorca, Gualdalajara e Otumba.

Covadonga (viaggio straordinario), il 6 settembre in Santander, compagnie dei reggimenti di Gareliano, San Marcial, Andalusia e cacciatori di Estella; il 7 alla Corogna, del Principe.

San Ignacio (viaggio straordinario), il 6 alla Corogna, compagnie di Toledo e Murcia, il 9 a Cadice, dei cacciatori di Segorbe.

Guadalupe (viaggio straordinario), il 7 settembre in Santander, compagnie del Rey, Savoia, San Fernando, Castilla e Cuenca.

Gran Antilla (viaggio straordinario), il 7 settembre da Barcellona, compagnie di Almansa, Aragon e Navarra.

Santiago (viaggio straordinario), l'8 settembre da Barcellona, compagnie di Albuera, Luchana, San Quintin, Guipuzcoa e Asia.

Don Alvaro de Bazan (viaggio straordinario), l'8 settembre da Santander, compagnie dei reggimenti di Asturia, Leon, Covadonga, Baleares e Canarias.

Cataluna (viaggio postale) da Barcellona il 9 settembre, una compagnia artiglieria

da piazza, 160 artiglieri da montagna, il 10 a Valenza 139 artiglieri da montagna e 157 soldati di cavalleria; il 13 a Cadice 153 soldati d'artiglieria a cavallo, e 150 di cavalleria.

Antonio Lopez (viaggio straordinario), il 10 settembre a Santander, 4 compagnie zappatori e 275 soldati del genio; l'11 alla Corogna, 149 soldati di cavalleria e 100 fanteria di marina.

Alicante (viaggio straordinario), il 12 settembre a Santander, due compagnie artiglieria da piazza, due di ferrovieri, una di telegrafisti, una di elettricisti; il 13 alla Corogna una compagnia di artiglieria da piazza.

Forgas (viaggio straordinario) il 12 settembre a Cartagena 603 uomini di fanteria marina, il 14 a Cadice 600 volontari.

Ciudad de Cadiz, il 20 settembre a Santander 600 volontari, il 21 a Gijon il battaglione volontari d'Asturia.

Senza dubbio che la Transatlantica spagnuola è attualmente, sia per i nuovi vapori acquistati, sia per quelli che ha noleggiato (4 in tutto) da armatori spagnuoli, in grado a trasportare ben più di 40,000 uomini in un mese, e lo prova disponendo, su 23 vapori, di ben 14 dal 1° al 12 settembre e di 8 altri dal 22 al 31 agosto; è probabilmente invece il governo spagnuolo che oggi è in condizione di non aver sottomano prontamente le truppe necessarie.

Ma senza sconfinare dal quadro che mi sono proposto, quale dimostrazione più limpida dei servizi che può rendere una potente Compagnia alla sua bandiera?

E si noti che il governo spagnuolo non

deve sottostare a condizioni speciali. Nel capitolato delle convenzioni il caso di questi trasporti è preveduto, e la Compagnia Transatlantica ha l'obbligo di corrispondere pienamente alle esigenze del governo.

Così un ente forte e bene organizzato solleva il governo in momenti difficili da gravi preoccupazioni e da gravi difficoltà, e l'umile Compagnia mercantile si eleva ad intelligente ed alta istituzione dello Stato, grazie alla preveggenza del legislatore e dell'economista, che si è preparato con cura ed amore l'istrumento senza del quale sarebbero impotenti gli eserciti, e impossibili le pertinaci difese.

La spedizione del Madagascar nel 1895.

La fiorente marina a vapore francese contava nel 1895 ben 503 vapori di tonnellate 466.321, la maggior parte appartenenti a grandi Compagnie sovvenzionate, quali la Transatlantica, le Messaggerie Marittime, i Chargeurs Réunis.

Pure quando il Governo francese colla pubblicazione del 6 febbraio 1895 chiamò le Compagnie e gli armatori a sottomettere le loro offerte per il noleggio di vapori pronti dal 25 marzo al 20 aprile in

Marsiglia, per la spedizione del Madagascar, si ebbero delle difficoltà.

Tutto il materiale per la navigazione fluviale doveva essere riunito in 330 colli del volume di 30,000 metri cubi. Ora la flotta francese non possedeva vapori adatti all'imbarco di simili grossi colli, e fu giocoforza ricorrere alla bandiera inglese noleggiando i vapori:

Brinkburn	tonn.	3229
Collingham	»	2405
Riverdale	»	2985

i quali vapori, grazie ai loro larghi boccaporti ed alle disposizioni interne corrispondevano perfettamente allo scopo. Il governo poi incoraggiò l'acquisto del vapore inglese *Aconcagua* di tonn. 4289 nazionalizzato francese col nome di *Egypte*.

La spedizione era preparata da lunga mano e non eccessivamente numerosa; le

truppe dovevano partire dai porti di Marsiglia e di Algeri e Philippeville, con poca artiglieria, pochissima cavalleria ed un numero modesto di quadrupedi. Dovevano seguire le truppe buon numero di portatori e dei distaccamenti indigeni disposti nelle diverse colonie.

Mentre che si allestivano i vapori noleggiati colle linee postali si raccoglievano truppe e si concentravano a Marsiglia.

Il 1 gennaio 1895 entrava in armamento a Tolone il trasporto da guerra *Shamrock* di tonn. 5444, ed il 23 salpava per Philippeville, trasformato in Ospedale. Una avaria lo obbligò a fermarsi a Collo. Quindi imbarcò 947 soldati e 7 cannoni. Nel frattempo il postale *Amazzone* imbarcava due compagnie di fanteria marina.

Ai primi di febbraio il vapore noleggiato *Nôtre Dame du Salut* di tonn. 2820

imbarcava del materiale dirigendosi ai porti algerini per carico di truppe.

Il 21 febbraio a S. Tropez il vapore *François Arago* di tonn. 3343 si preparò ad imbarcare il cavo telegrafico che doveva posare fra Majunga e Monzambico.

Pure in febbraio lo *Stamboul* si inviava a caricare truppe al Daomey.

Le operazioni però procedettero assai lentamente; le navi dall'Hâvre passavano a Tolone, a Marsiglia, a Philippeville o ad Algeri; il *Brinkburn*, per citare un caso, il 26 febbraio iniziava le sue operazioni all'Hâvre, e solo il 27 marzo procedeva da Tolone per il Madagascar. Nè la spedizione fu esente da gravi inconvenienti. Il *Brinkburn* il 30 aprile è nello stretto di Messina in collisione coll'*Alwah* e ne riporta seri danni che riparò a Malta; così fu ritardato fino a maggio il suo arrivo

a Majunga, ed il corpo di spedizione si trovò con pochi mezzi di sbarco, cioè con quanto aveva recato a Majunga il 27 aprile il *Riverdale*, partito con tutta sollecitudine dopo il *Brinkburn.* Questo vapore nondimeno venne trattenuto un giorno intero per vedere se offriva comodità sufficiente per il passaggio di tre ingegneri destinati a supplire il personale tecnico imbarcato sul *Brinkburn*, e perchè questo personale poi non tardasse troppo il suo arrivo a Majunga, il postale *Ville de la Ciotat* si recò apposta a Malta per imbarcarlo.

Altro serio inconveniente capitò al *Chateau Yquem* che il 30 aprile si incagliò nel canale di Suez. Disincagliato dopo un giorno di lavoro, al lago Timsah investe di nuovo e più gravemente, e convenne scaricare buona parte del materiale che aveva a bordo per allegerirlo. Il *Foulah*

ebbe un guasto di macchina che lo trattenne lungamente a Perim.

Nella rada di Majunga poi si ebbero pure altri inconvenienti. Un errato giudizio delle autorità della marina militare aveva data facile la costruzione di un pontile da sbarco. I calcoli della marina militare, che riteneva fosse il fondo coralligeno, avevano stabilito che il pontile potesse prolungarsi 160 metri in mare, e quindi che i trasporti potessero atraccarsi a questo. Invece il fondo fu riconosciuto coperto di sabbie mobili, ed il pontile si arrestò a soli 80 metri, in una profondità appena sufficiente a galleggianti da 100 tonnellate.

Le truppe coi mezzi di bordo, ed i galeggianti recati dal *Riverdale* e dal *Collingham*, si poterono sbarcare sollecitamente; non così invece le enormi provviste di viveri, materiali e munizioni, tanto che nel

Maggio si ebbero a Majunga 18 trasporti che dopo sbarcate le truppe non avevano modo di sbarcare il loro carico e per ognuno di essi correvano delle controstallie da lire 3000 a lire 2000 al giorno. L'*Amérique* e lo *Stamboul* attesero tre settimane il loro turno di sbarco.

La *Ville de Metz* che recava a bordo 1700 casse di biscotto, 1800 fusti di vino, 4500 pezzi di legname per baracche, 5000 casse di liquori e cordiali e 1560 casse di cartuccie incontrò speciali difficoltà nello sbarco, con grave jattura delle truppe che abbisognavano delle baracche, dei viveri e dei cordiali per reggere al clima micidiale. Le famose vetture Lefêvre, sulle quali i giornali francesi ne dissero tante, e di cui il *Reverdale* ne aveva a bordo per 2000 metri cubi, l'*Entre Rio* 300 vetture complete, furono sbarcate con gran

ritardo e senza le ruote rimaste a bordo di altri vapori! Così il parco areostatico recato dal *Cachar*, e quel che più importa il suo materiale d'ospedale. E mentre le 600 tonnellate di viveri del *California*, lo immenso numero di casse di conserva venuti da Chicago colla *Ville di Metz*, giacevano inutili a bordo per mancanza di mezzi di sbarco, le povere truppe si nutrivano coll'orzo che avevano a bordo alcuni vapori, imbarcato in Algeria e di facile maneggio.

Le 3500 balle di foraggi recate dal *Foulah* giunsero tardi, e sopratutto le 300 tende imbarcate su quel vapore, salpato da Marsiglia il 29 aprile. Al corpo di spedizione occorrevano almeno 2000 tende e ne furono imbarcate in tutto 500, delle quali la maggior parte sul *Foulah*, uno degli ultimi vapori partiti.

Anche il carbon fossile difettava, poichè invece di predisporre a Majunga appositi vapori carbonai, si caricarono sul *Foulah* a Marsiglia 600 tonnellate. Un altro vapore, il *Berry*, partito da Marsiglia il 25 aprile si caricò di carbone al deposito di Obok.

Quanto allo stato sanitario nel viaggio di andata fu appena soddisfacente, non tenuto calcolo del *Guadalquivir* sul quale destò preoccupazione una epidemia di scarlattina fra i soldati di fanteria marina, spediti infetti da Tolone.

I portatori erano numerosi: l'*Ava* alla fine aprile imbarcò 1400 kabili a Philippeville; la *Carolina* ne recò da Gibuti; tutti gli ultimi vapori sbarcarono *coolies* ma giunsero tardi, quando le colonne erano formate alla meglio, con scarsi viveri e poco materiale.

Le critiche più acerbe si sollevarono in

Francia sullo sbarco a Majunga. Non è mio compito di rilevarle. Certo è che questa spedizione preparata di lunga mano offre strane anomalie.

Vapori come il *Riverdale* col materiale da sbarco della massima urgenza dopo lo investimento del *Brinkburn*, sono trattenuti per vedere se hanno comodo alloggio per tre ingegneri. Molti spendono un mese dall'Hâvre a Marsiglia e poi approdano quasi tutti in Algeria, mentre da Marsiglia coi consueti postali si mandàno ai porti algerini le truppe alla spicciolata ed il materiale, causando perditempo e trasbordo.

In Italia nel 1887 e 1895-96 tutto fu concentrato a Napoli. In Inghilterra nel 1882 le spedizioni partono da cinque porti, ma complete; altrettanto in Spagna, ed è una eccezione il breve scalo dei vapori salpati da Barcellona che toccano Valenza, Cartagena e Cadice per poche ore.

Invece in questa spedizione abbiamo: prima un concentramento di vapori provenienti dall'Hâvre, Bordeaux e Tolone a Marsiglia, poi l'irradiamento da Marsiglia, a Philippeville ed Algeri; gli scali di Obok e Gibuti e quelli del Senegal e Dahomey; cosicchè parecchi vapori giunsero al Madagascar per la via del Capo.

La spedizione propriamente detta è quella che si svolse dal 25 marzo al 20 aprile e si può dividere in due categorie.

LINEA POSTALE

Ava uomini 1368 e pieno carico materiali.

Iraouaddy, id. (Stato Maggiore) id. id.

Yang Tse, id. 688, id. id.

Tigre, id. 750, id. id.

Ville de Maranabao, id. 500, id. id.
(via Dakar)

VAPORI NOLEGGIATI

	Tonnellaggio	Uomini	Quadrup.	Mat.
Adour	3793	—	—	»
Ville de Metz	3297	—	—	»
Collingham	2405	—	—	»
Riverdale	2985	—	—	»
Brinkburn	3229	10	—	»
Stamboul	2297	910	—	»
Liban	2268	250	—	»
Tibet	2703	789	120	»
Amérique	2119	296	102	»
Cachemire	3360	1196	120	»
Cachar	3645	1350	101	»
Chandernagor	3075	410	254	»
Carolina	3616	627	320	»
California	3616	126	430	»
Rio Negro	3368	736	225	»
Maroc	1923	—	150	»
Canton	3721	287	420	»

Uruguay	3376	1279	—	»
Paraguay	3548	1240	—	»
Egypte	4289	701	340	»
Entre Rio	2853	74	230	»
Douro	2724	980	—	»
Dordogne	3750	800	460	»
Massilia	2965	548	48	»
Chateau Yquem	4176	1140	—	»
Berry	1600	120	220	»
Anatolie	2249	157	200	»
Foulah	1534	50	102	»
Canarias	3847	530	80	»
Guadalquivir	2620	1260	47	»
Vercingétorix	2224	567	60	»
	93175	16433	4009	

Gli arrivi a Majunga cominciarono coll'*Adour* (10 aprile) e continuarono fino a giugno.

La durata del viaggio fu molto varia in

causa degli itinerari, pochissimi vapori fecero il tragitto diretto, fra questi il *Chacar* che partito da Marsiglia il 12 aprile giunse a Majunga il 4 maggio; il *Douro* stette in viaggio più di un mese. Generalmente la velocità dei vapori noleggiati non raggiungeva 12 nodi. Fra i quadrupedi la mortalità fu grandissima; il *Foulah* che ne aveva a bordo 102, ne perdette 47 durante la traversata!

Il nolo fu pagato in ragione del viaggio, quindi si ebbero prezzi diversi:

Egypte	tonn.	4289	fr.	293.000
Anatolie	»	2249	»	200.000
Maroc	»	1923	»	175.000
Chateau Yquem	»	4176	»	395.000

Sui postali ogni soldato pagava fr. 200 a testa. I vapori (salvo disposizioni speciali) erano liberi per il ritorno, ed infatti cercarono quasi tutti noli alle Indie per il Mediterraneo.

Causa la insufficienza e la impreparazione dei mezzi di sbarco, quasi tutti i vapori incorsero, come già dissi, in lunghe e costose contrastallie, le quali devono avere aumentato in modo considerevole la spesa generale.

Mancano ancora pubblicazioni ufficiali che diano il preciso resoconto di questa spedizione, ma dalle cifre note è lecito arguire una spesa totale di oltre otto milioni in puro nolo ed almeno ottocentomila franchi di controstallie e non tenuto calcolo dei trasporti postali e della *Nôtre Dame du Salut* che navigò anche fra Majunga e la Réunion, nonchè dei movimenti locali del Mediterraneo. Noterò per incidente che il Governo italiano paga lire 90 per ogni soldato da Napoli a Massaua sui vapori postali, e che il vapore *Montebello* di tonnellate 2577 e che trasportò 320 uomini e 500 quadru-

pedi oltre a molto materiale, fu noleggiato per 30 giorni a lire 91,000 il che lascia credere che il Governo italiano abbia ottenuto delle condizioni più vantaggiose.

Naturalmente la spedizione ebbe un seguito. Salparono i

Trasporti da guerra

1 agosto	*Vinh Long*	tonn. 5775	uomini 850
26 ottobre	*Annamite*	» 5409	» 155

(viveri e materiale sanitario)

Postali

12 luglio	*Iraouaddy*	uomini	600
3 settembre	*Polynesien*	»	380

(pieno carico viveri e materiale)

Vapori noleggiati

		Tonn.	Uom.	Quad.
20 giugno	*Provence*	4076	120	500
»	*Concordia*	3076	150	450

(e materiale)

11 agosto	*Djemmah*	3785	—	—
14 »	*Ville de Metz*	3297	—	—
	(pieno carico materiale)			
10 settemb.	*Cachar*	3645	405	—
27 »	*Ville d'Alger*	1577	100	—
	(viveri)			
23 ottobre	*Vercingétorix*	2224	250	—
	(materiale)			
		21600	625	950

L'ultimo vapore partì da Kotonou. I quadrupedi furono caricati in Algeria. Parte del carico del *Djemmah* e della *Ville de Metz* rimase a terra per insufficienza di spazio.

Nel complesso, tenuto calcolo delle prime partenze del *Shamrock* e dell'*Amazzone*, e delle provvenienze della Riunione si trasportarono a Madagascar 15,000 uomini di truppa, 6000 ausiliari e 4000 quadrupedi.

Si impiegò adunque un materiale strabocchevole, per un risultato molto modesto.

Ma la nota dolorosa la diedero i ritorni. I vapori lasciavano Majunga e deponevano i malati a Nossi-Bé e Nossi-Comba; vi caricavano i convalescenti ed i risanati; ma lungo il percorso erano obbligati a scali frequenti per deporre malati e moribondi; quasi nessuna nave fu esente da vittime, e le maggiormente colpite furono le seguenti:

		Porto d'arrivo	Uomini	Morti
19 giugno	*Iraouaddy**	Marsiglia	226	3
23 luglio	*Nôtre Dame*	Algeria	360	13
18 agosto	*Yang-Tsé**	Marsiglia	138	4
21 »	*Provence*	Algeria	880	32
13 settem.	*Shamrock***	»	400	43
17 »	*Concordia*	»	600	48

19	ottobre	*Djemmah**	Marsiglia	400	5
20	»	*Ville de Metz*	Algeria	456	76
26	»	*Canton*	»	600	93
6	novem.	*Cachar*	PortVendres	420	45
11	»	*Nive***	Tolone	424	4
13	»	*Nôtre Dame*	»	686	45
19	»	*Yang-Tsé**	Marsiglia	200	15
30	»	*Ville du Havre*	Algeria	509	20
»	»	*Vinh-Long***	»	363	31
21	dicem.	*Chandernagor*	PortVendres	600	28
»	»	*Liban*	»	600	3
22	»	*Hindonstan*	»	553	10
28	»	*Concordia*	Porto Said	660	5
30	»	*Colonia*	Algeria	453	35

* Vapori postali.
** Trasporti da guerra.

Sugli altri vapori noleggiati *Caroline*, *Canarias*, *Massilia*, *Vercingétorix*, *Cachemire*, la mortalità fu minore, sull'*Italie* si ebbe un solo decesso. Ma questi ultimi piroscafi partivano in condizioni le più favorevoli.

Alcuni viaggi furono addirittura tragici; sulla *Ville de Metz* carica di kabili fu una vera moría. La grande mortalità del *Canton* fu attribuita in parte ad un guasto di macchina che lo ritardò nel Mar Rosso; quella del *Chandernagor* alla pessima traversata.

Quando, già nel giugno, divampò la febbre a Majunga ed era impossibile avere altri medicinali che quelli dei veterinari, perchè i medicinali, fra cui *un milione* di cartine di chinino da 1 grammo l'una erano a bordo del *Cachar* che arrivato in rada da 12 giorni non aveva potuto sbarcarli, e si ebbe un quarto delle truppe malate, si trovò che l'ospedale del *Shamrock* era affatto insufficiente; si pensò di affrettare i lavori del *Sanatorium* a Nossi Bé, iniziati a mala pena dall'aprile; ed alla meglio si diressero i malati a Nossi Bé, ed alla Riunione. È noto che la mortalità

fu grandissima durante questi viaggi, ma non avendo potuto trovarne le cifre in documenti ufficiali, mi astengo di tenerne calcolo.

Così questa spedizione marittima preparata con tanta larghezza di mezzi, organizzata da lunga mano, riescì la più disastrosa di tutte le contemporanee, mettendo in mostra una imprevidenza, un disordine veramente singolari. Non ultima causa la partecipazione di troppe compagnie ed armatori privati, la suddivisione delle responsabilità. I vapori postali in proporzione al numero ed alla spesa resero più utili servizi dei tanti noleggiati.

La spedizione di Massaua
nel 1895.

Le spedizioni fin'ora considerate si raggruppano in una unica categoria, ebbero un sufficiente tempo di preparazione. Sia questo di circa un anno come per quella francese di Tunisia, sia di mesi come l'Inglese d'Egitto e la Francese del Madagascar od infine di poche settimane, quali la prima spagnuola del 1895, la seconda dello stesso anno e la terza attualmente in corso, tutte dico comprese le giapponesi, le chinesi e le americane ebbero il periodo di preparazione.

Ne deriva che lo stato belligerante potè radunare nei porti ad ora fissa le truppe, il materiale, i quadrupedi; che le compagnie e gli armatori assuntori del trasporto conoscevano con precisione la portata del loro impegno, quanto ai mezzi ed al tempo. Vi fu tempo a provvedere, e tempo proficuo a nuovi acquisti come per gli spagnoli ed a nazionalizzare vapori esteri come per i francesi.

Le difficoltà erano sempre considerevoli ma difficoltà preveduta è sempre meno difficile a superare di difficoltà improvvisa.

Ben diverso fu lo svolgimento della spedizione italiana per Massaua svoltasi dal Dicembre 1895 all'11 Marzo 1896.

È un caso affatto nuovo delle spedizioni marittime, degno di attenzione sotto tutti i riguardi.

Lo Stato per circostanze che non è qui

luogo di considerare si trovava in questa condizione anormale.

I. Presentiva la possibilità di inviare truppe e rinforzi d'ogni genere a Massaua, ma nello stesso tempo nutriva la lusinga che si potessero evitare maggiori sacrifici.

II. Le richieste dei rinforzi, slegate, erano e frammentarie, non tali da permettere un piano completo e determinato di spedizione.

Era impossibile valutare l'importanza delle possibili richieste, tanto più che la fatale lusinga di buone notizie induceva a credere che la situazione mutasse di colpo.

Le autorità militari che ignoravano quante truppe e quando occorressero, non potevano dare disposizioni chiare e precise per la disposizione dei trasporti.

Alla Navigazione Generale Italiana, a termini delle Convenzioni postali incom-

beva l'obbligo dei trasporti, però non in modo assoluto.

Le convenzioni stabiliscono:

Art. 53

« I concessionari saranno in obbligo di
« dare passaggio ai militari di ogni grado,
« che viaggiano a spese dello Stato, ai
« prezzi che saranno fissati da apposite
« convenzioni coi Ministeri della Guerra e
« della Marina.

« Il Governo si obbliga dal canto suo
« di non affidare ad altre imprese i tra-
« sporti suddetti, salvo il caso di circo-
« stanze straordinarie di cui sarà giudice
« il Consiglio dei Ministri, riservandosi
« però la facoltà di valersi, ove lo creda,
« dei bastimenti della Regia Marina o di
« altri presi a nolo dai concessionari.

« In mancanza di speciali convenzioni,
« i militari, che viaggiano a spese dello

« Stato, pagheranno la metà del prezzo
« stabilito per gli altri passeggeri, escluso
« il vitto. »

A termine di questo articolo, il Consiglio dei Ministri ha, in *circostanze straordinarie,* la facoltà di provvedere come meglio crede. Ora delle circostanze straordinarie è giudice il Consiglio stesso, e del resto quali circostanze furono più straordinarie di quelle dell' ultima spedizione africana?

Da questo articolo scaturisce per la Compagnia sovvenzionata, l'obbligo di far fronte alle richieste del Governo, ma non è esclusa la facoltà al Governo di provvedere diversamente, purchè la cosa sia deliberata in Consiglio di Ministri.

Una parte è completamente vincolata, l'altro contraente, purchè segua una norma stabilita è libero di scegliere il meglio che trova.

Al 1895 la potenzialità della nostra marina mercantile a vapore era salita a N. 270 vapori per 356,076 tonn. La media del tonellaggio è inferiore alle 1000 tonn. e la marina mercantile italiana, sia per il cabottaggio, sia per i servizi postali conta 128 vapori che essendo inferiori alle 2000 tonn. ed altri 86, inferiori alle 1000 tonnellate, non sono adatti a servire di trasporti militari (*).

Dai rimanenti bisogna dedurre:

Quelli impegnati nei servizi postali obbligatori del gran cabottaggio e transoceanici.

Quelli impegnati in linee fisse postali non obbligatorie, ma delle quali solo gravissimi casi potrebbero giustificare la sospensione.

Quelli impegnati in precedenza per il trasporto di emigranti.

(*) N. 66 di tonn. 193.120
" 214 " " 162.956 *(L. R.)*

Finalmente trattandosi di richieste successive nel fatto, ma affatto improvvise e imprevedibili, devesi dedurre ancora le navi impegnate in lontani viaggi. Nè si può trascurare, che altri vapori, o per insufficiente velocità, o disadatta costruzione non potevano esser presi in considerazione.

E' in questa spedizione che è apparsa chiaramente la virtù dei grandi organismi, perchè la Navigazione Generale ha potuto e saputo far fronte a tutte le urgenti richieste del Governo, senza sospendere alcuno dei suoi servizi obbligatori o permanenti per posta e passeggeri.

Fu una eccezione la richiesta di qualche vapore col preavviso di otto o dieci giorni, dalla data della partenza; il preavviso, sempre dalla data della partenza, fu talvolta di sette, più spesso di soli tre giorni! La penultima domanda di dodici vapori fu fatta

dal Governo alla Navigazione Generale Italiana il 22 febbraio 1896 in questi termini:

5 vapori pronti a Napoli la sera del 24
5 » » » » » » 26
2 » » » » » » 28

per il trasporto di 9500 uomini e 2200 quadrupedi, oltre il materiale!

Pure non si ebbe il benchè minimo ritardo!

Mentre si svolgeva questa spedizione eccezionale, senza interruzioni nei servizi regolari ed ordinari della Compagnia, bisognava far fronte ad altre domande straordinarie dello Stato.

Dal 16 Dicembre al 5 Gennaio salpavano 10 vapori per l'Africa, contemporaneamente (dal 17 al 26 Dicembre) si eseguiva per conto dello Stato il trasporto con vapori speciali di 11000 reclute fra i porti italiani.

Dal 12 Gennaio al 1 Febbraio si spedirono per l' Africa 9 vapori; dal 6 al 23 altri 12 e finalmente dal 27 all' 11 Marzo altri 17.

Inoltre il 7 Marzo il governo richiedeva altri 7 grossi vapori che avrebbero dovuto salpare per il giorno 14. I vapori erano pronti nel tempo prescritto.

Questa quinta spedizione però fu contromandata, ed il governo non ne usò che un solo vapore.

Nè si poteva sempre far conto dei vapori di ritorno, perchè talvolta il governo coloniale li impiegava in viaggi straordinari ad Aden e Berbera.

Il prospetto seguente dà il dettaglio di questa imponente spedizione.

Trasporti di truppe, quadrupedi e materiali da Napoli a Massaua

eseguiti con piroscafi **noleggiati** *nel periodo dal 16 Dicembre 1895 al 17 Marzo 1896.*

PIROSCAFI			PARTENZA da Napoli		CARICO					ARRIVO a Massaua	
					Ufficiali	Truppa	Quadrup.	Materiali diversi			
1. **Singapore**	tonn.	3685	Dicem.	16	49	1,396	100	Quin.	3,017	Dicem.	25
2. **Adria** . . .	»	1870	»	18	35	704	41	»	2,146	»	27
3. **Gottardo** . .	»	2847	»	20	30	773	110	»	2,769	»	29
4. **V. Florio** .	»	2840	»	22	40	1,277	58	»	3,464	»	30
5. **M. Minghetti**	»	2488	»	24	36	729	123	»	1,641	Genn.	2
6. **Indipendente**	»	2847	»	25	27	777	122	»	1,872	»	3
7. **Bormida** . .	»	2303	»	26	40	1,282	1	»	2,004	»	6
8. **Bosforo** . .	»	2773	»	28	29	785	157	»	1,478	»	6
9. **Perseo** . .	»	3966	»	30	64	783	157	»	2,945	»	6
10. **Polcevera** (1)	»	2170	Genn.	5	2	59	320	»	3,019	»	17
11. **Singapore** .	»	3685	»	12	39	1,379	130	»	2,850	»	20
12. **Adria** . . .	»	1870	»	12	20	610	41	»	2,290	»	21
13. **Gottardo** (2)	»	2847	»	13	25	797	110	»	2,170	»	23
14. **Washington** .	»	2833	»	15	29	863	217	»	1,870	»	24
15. **M. Minghetti**	»	2488	»	21	23	162	317	»	3,050	»	30
16. **Indipendente**	»	2847	»	23	13	164	332	»	1,360	Febbr.	1
17. **Bosforo** (3)	»	2773	»	24	22	621	273	»	800	»	5
18. **Perseo** . .	»	3966	»	25	53	1,222	70	»	1,840	»	3
19. **Bormida** .	»	2303	Febbr.	1	18	178	274	»	429	»	12
20. [illegible] (4)	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	68	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

26. **R. Rubattino**	»	4579	»	17	40	1,409	[illegible]	»	[illegible]	»	[illegible]
27. **M. Minghetti** (5)	»	2488	»	18	2	129	336	»	2,175	»	28
28. **Perseo** . .	»	3966	»	19	60	1,222	76	»	1,551	»	27
29. **Bosforo** . .	»	2773	»	19	26	777	192	»	841	»	29
30. **Giava** . .	»	2753	»	22	1	184	363	»	1,579	Marzo	4
31. **Mediterraneo**(6)	»	1664	»	23	1	99	317	(Foraggi)		»	8
32. **Nilo** . . .	»	2801	»	27	36	898	225	Quin.	887	»	7
33. **Adria** . . .	»	1870	»	27	39	647	41	(Foraggi)		»	7
34. **Scrivia** . .	»	2423	»	27	41	1,251	38	Quin.	580	»	9
35. **Sempione** .	»	3008	»	27	43	1,300	80	»	762	»	7
36. **Iniziativa** .	»	2040	»	29	12	360	301	»	30	»	10
37. **Adriatico** .	»	1154	»	29	22	690	40	»	206	»	9
38. **Sumatra** . .	»	1880	»	29	35	903	40	»	608	»	10
39. **Enna** . . .	»	1771	»	29	37	660	31	»	362	»	9
40. **Paraguay** .	»	1374	»	29	21	676	40	»	239	»	11
41. **Singapore** .	»	3685	»	29	55	1,220	139	»	76	»	8
42. **Bormida** . .	»	2303	Marzo	2	5	321	302	»	14	»	12
43. **Plata** (7) .	»	1862	»	2	1	259	390	»	305	»	12
44. **Montebello** .	»	2552	»	5	2	318	500	»	1,060	»	16
45. **Entella** . .	»	2258	»	8	2	209	397	»	1,288	»	20
46. **Umberto I** .	»	2821	»	11	46	1,381	2	»	1,181	»	19
47. **Gottardo** . .	»	2847	»	11	32	821	138	»	72	»	20
48. **Po**	»	2334	»	11	21	762	168	»	918	»	20
49. **Arno** . . .	»	3463	»	17	14	285	—	»	2,993	»	
TOTALE	Tonn.	130774			1,375	35,827	8,246	Quin.	75,237		

[1] Dal 24 al 30 Gennaio eseguì un viaggio di andata e ritorno da Massaua a **Berbera**, ove imbarcò 401 camelli. — [2] Dal 26 al 30 Gennaio eseguì un viaggio di andata e ritorno da Massaua ad **Aden**, ove imbarcò 247 camelli. — [3] Imbarcò a Messina 153 muli, munizioni e foraggi. — [4] Imbarcò a Messina 29 muli. — [5] Imbarcò a Messina 336 muli. — [6] Imbarcò a Messina 317 muli e foraggi. — [7] Imbarcò a Messina 385 muli.

Trasporti

con piroscafi **postali** *eseguiti dal 18 Dicembre 1895 all'11 Marzo 1896.*

PIROSCAFI	PARTENZA da Napoli	CARICO				ARRIVO a Massaua
		Ufficiali	Truppa	Quadrup.	Materiali diversi	
1. **Umberto I**	Dicem. 18	47	910	52	Quin. 460	Dicem. 27
2. **Archimede**	» 31	20	610	81	(Foraggi)	Genn. 10
3. **R. Rubattino**	Genn. 15	3	95	130	Quin. 1,100	» 26
4. **V. Florio** (1)	» 29	—	8	80	(Foraggi)	Febbr. 9
5. **D. Balduino** (2)	Febbr. 12	20	609	85	(Foraggi)	» 26
6. **Archimede** (3)	Marzo 11	1	117	202	—	Marzo 20
TOTALE		91	2,349	630	Quin. 1,560	

RIEPILOGO.

Totale trasporti con piroscafi **noleggiati**	Ufficiali	1,375	Truppa	35,827
» » » » **postali**	»	91	»	2,349
TOTALE GENERALE	Ufficiali	1,466	Truppa	38,176

Totale trasporti con piroscafi **noleggiati**	Quadrupedi	8,246	Materiali Quint.	75,237
» » » » **postali**	»	630	» »	1,560
TOTALE GENERALE	Quadrupedi	8,876	Materiali Quint.	76,797

[1] Imbarcò i militari e foraggi a Messina. — [2] Imbarcò a Messina 84 muli. — [3] Imbarcò a Messina 1 202 muli.

Siamo dunque in cospetto a cifre ben più imponenti della spedizione inglese di Egitto:

Spedizione Inglese		Spedizione Italiana	
Tonnellate	144,961	Tonnellate	130.774
Vapori . . .	45	Vapori . . .	49
Uomini . .	16.416	Uomini . .	37.202
Quadrupedi	5.487	Quadrupedi	8.246

Se aggiungiamo il servizio dei viaggi postali abbiamo:

Spedizione Inglese		Spedizione Italiana	
Vapori . . .	45	Vapori . . .	55
Uomini . .	16.416	Uomini . .	39.642
Quadrupedi	5.487	Quadrupedi	8.876

Il viaggio da Napoli a Massaua fu compiuto nella media di 9 giorni, segnando un progresso sulla spedizione del 1887.

Il Capo di Stato Maggiore lodò caldamente l'*Umberto I.* il *Gottardo* ed il *Po* che ardi-

rono attraversare il Canale, quantunque la navigazione vi fosse sospesa in causa dell'investimento del vapore tedesco *Kanzler*; i francesi invece ebbero cattiva fortuna.

Se fu lodevolissima, ed a mio modesto parere superiore alla spedizione inglese del 1882 quella italiana del 1887, che dire di questa italiana del 1895-96?

Se alla sollecitudine, all'ordine, alla precisione, all'ardire marinaresco che spinge i nostri marini ad attraversare felicemente il Canale pel momento ritenuto impraticabile da tutte le altre bandiere, aggiungiamo il fatto della assoluta impreparazione, dovremo riconoscere che i marini italiani hanno superato e di molto quelli che tutto il mondo riconosce come maestri dell'arte.

Ma v'è un altro fatto che ha la sua importanza: l'economia.

Non è il numero delle navi, è il loro

tonnellaggio che ne determina il nolo e la misura.

La Marina Mercantile impiegando un *tempo minore*, ed un *tonnellaggio minore*, ha trasportato più uomini e quadrupedi che la inglese nel 1882.

Gli italiani hanno impiegato in tutto coi vapori noleggiati tonn. 130.774, gli inglesi tonn. 144,961. Con un tonnellaggio sensibilmente minore adunque si trasportò più che il doppio d'uomini ed un buon terzo in più di quadrupedi.

I francesi per trasportare 16.000 uomini e 4000 quadrupedi al Madagascar in tutto impiegarono 31 vapori di 93,000 tonn., e la spedizione propriamente detta durò tutto il mese d'Aprile, quantunque ogni cosa fosse preparata di lunga mano.

Ora dal momento che vi è tanta sproporzione nel tonnellaggio impiegato, che

i trasporti italiani si eseguirono non solo con prestezza e precisione e senza il minimo inconveniente per le truppe imbarcate, il menomo incidente, la più piccola avaria, (il che non è occorso ai francesi) bisogna riconoscere che siamo anche in presenza di *una migliore* utilizzazione del materiale. E' un fatto innegabile, con mezzi assai minori la nostra Marina mercantile fece meglio ed assai più che le marine mercantili straniere.

Colla proporzione inglese sarebbe occorso doppio tonnellaggio ed altrettanto con quella francese per portare 40,000 uomini e 9,000 quadrupedi oltremare!

Oh i numeri, lo ripeto, hanno per il marino la loro poesia!

Quanti in Italia si sono dati la pena di stabilire questi confronti?

Non brilleranno forse nè per eccessivo

lusso, nè per fiorente giovinezza le navi della nostra marina mercantile; ma vivadio questi poveri marini italiani sanno cavare da queste « *vecchie carcasse* » come le chiama gran parte della stampa paesana, dei meravigliosi e strani risultati!

*
* *

La spedizione nel ritorno si svolse molto ordinata e conservando la sua magnifica caratteristica della sapiente ed economica utilizzazione del materiale. Non si ebbero dei ritardi, non guasti di macchina, non investimenti nel Canale. Ad onta del clima e dello stato sanitario da parte delle truppe rimbarcate, la mortalità è stata quasi nulla.

Sul vapore *Manilla* si ebbe il decesso di tre uomini imbarcati in condizioni di

salute deficienti. Fu anzi constatato che morirono in seguito ad insolazione patita prima d'imbarcarsi.

Nessuna spedizione di truppe di ritorno da campagne coloniali fu mai esente da simili sventure, ed il prospetto che ho dato a suo luogo di quella francese del Madagascar ne è una prova. La mortalità a bordo delle navi francesi di ritorno è stata del *sei per cento*, il tributo di una sanguinosa battaglia; quella della spedizione italiana di 3 morti contro 41.698 fra soldati e sotto ufficiali rimpatriati è inferiore all'*uno per diecimila*, fu dunque inferiore alla media dei trasporti d'emigranti in ogni bandiéra.

Il prospetto seguente riassume il ritorno della spedizione:

Trasporti di truppe, quadrupedi e materiali
da Napoli a Massaua e viceversa

Con piroscafi **noleggiati** *dal 14 Marzo al 1 Agosto 1896*

PIROSCAFI	PARTENZA da Massaua		IMBARCHI a MASSAUA			ARRIVO a Napoli	
			Ufficial	Truppa	Quadr.		
Sumatra .	Marzo	14	—	296	—	Marzo	23
Bormida .	»	17	8	230	—	»	27
Umberto I. .	»	23	9	302	—	»	31
Arno . .	»	29	18	386	—	Aprile	6
Iniziativa .	Aprile	10	25	411	—	»	22
Bormida .	Maggio	1	13	429	—	Maggio	11
Montebello	»	16	8	1,702	—	»	27
Archimede	»	11	38	951	—	»	20
Gottardo .	»	13	72	1,206	—	»	22
Iniziativa .	»	18	24	1,133	1	»	27
Manilla. .	»	29	60	1,534	—	Giugno	7
Bormida .	Giugno	3	38	1,373	—	»	13
Sempione .	Maggio	31	30	1,353	3	»	8
Adria . .	»	30	39	968	—	»	8
Adriatico .	»	30	28	755	—	»	8
Birmania .	Giugno	4	45	365	232	»	14
Archimede	»	5	49	1,224	2	»	13
D. Balduino	»	6	84	1,615	—	»	15
Paraguay .	»	7	24	860	1	»	17
Gottardo .	»	5	—	1,440	—	»	14
R. Rubattino	»	8	54	1,701	3	»	16
Nilo . . .	»	9	31	1,466	—	»	18
Montebello	»	14	12	726	446	»	25
Iniziativa .	»	11	16	474	304	»	21
Plata . .	»	13	18	428	348	»	23
Entella . .	»	18	53	320	351	»	29
Manilla. .	»	19	64	1,434	2	»	28
Sempione .	»	20	43	1,467	—	»	28
Archimede .	»	26	59	311	300	Luglio	4
Montebello	Luglio	11	7	628	324	»	24
Manilla. .	»	13	39	1,551	—	»	22
Sempione .	»	23	31	1,680	—	Agosto	1
			1,039	30,719	2,317		

Con piroscafi **postali** *dal 3 Aprile al 27 Luglio 1896*

PIROSCAFI	PARTENZA da Massaua	IMBARCHI a MASSAUA			ARRIVO a Napoli
		Ufficial	Truppa	Quadr.	
V. Florio .	Aprile 23	20	536	—	Maggio 3
Umberto I .	Maggio 21	72	1,078	—	Maggio 31
V. Florio .	Luglio 4	49	107	—	Luglio 13
Arabia . .	Giugno 18	56	684	—	Giugno 28
Giava . .	Agosto 5	6	151	—	—
Po . . .	Luglio 16	5	249	—	Luglio 27
		208	2,805	—	

RIEPILOGO.

Con piroscafi **noleggiati**	1,039	30,719	2,317
Con piroscafi **postali** . .	208	2,805	—
TOTALI GENERALI	1,247	33,524	2,317

* * *

Molti sono gli elementi che concorrono a formare il nolo d'un vapore. V'ha la oscillazione del mercato, secondo che abbonda o scarseggia il materiale disponibile in confronto della domanda. La durata del

viaggio, del carico, dello sbarco. E finalmente la facilità di trovare noli di ritorno ad evitare un costoso viaggio vacante.

Questi gli elementi generali, poi vi sono quelli peculiari ad ogni vapore, ad esempio il suo valore capitale. Un vapore con arredi di lusso ed ogni comodità per passeggieri di classe, a parità di portata sarà sempre più costoso nel nolo d'un identico viaggio di un vapore semplicemente arredato, per emigranti.

Ma volendo cercare un termine di confronto che abbia qualche fondamento di serietà, si può stabilire che per trasporti militari a Massaua o a Majunga il tasso di lire 1.30 per tonnellata al giorno, pur essendo molto moderato, è accettabile e può servire di base ad un confronto sommario sì, ma molto prossimo al vero.

Ora troviamo che fu nel complesso, nel

viaggio di andata, utilizzato il materiale seguente:

Italia vapori noleggiati		tonn.	130.774
Spesa quotidiana		lire	15.000
Francia vapori noleggiati		tonn.	114.775
Spesa quotidiana		lire	13.000

E rispettivamente i vapori noleggiati hanno trasportato:

Italia	uomini	num.	37.202
	quadrupedi	»	8.246
Francia	uomini	num.	17.068
	quadrupedi	»	4.959

Emerge quindi che la Marina Mercantile italiana ha trasportato un numero assai più considerevole di quadrupedi e di uomini con una spesa quotidiana proporzionale ad una metà di quella francese.

Nella spedizione italiana, nell'andata non vi fu lamento alcuno, nè si segnalò il minimo inconveniente. Dunque ogni cosa ha

pienamente corrisposto allo scopo con una economia quotidiana molto sensibile.

Vi è quindi stata da parte dell'Autorità Militare, come della Compagnia, una più abile ed intelligente *utilizzazione del materiale*, che si è risolta in minor sacrificio per il paese.

Ottenere il massimo effetto utile colla minore spesa possibile, è canone fondamentale d'ogni intrapresa e l'evidenza delle cifre citate dimostra che la Marina Mercantile italiana anche in questo ha superato tutti, e non è piccola cosa!

La Marina Mercantile ha ben meritato dal paese, ed ha fatto il suo dovere.

Il dovere essa lo compirà sempre, ma il paese ha esso pure dei doveri da compiere verso la marina.

Ad ogni piede sospinto da noi le si creano delle difficoltà, e quelle sovvezioni,

quei premi che ne sono l'anima si lesinano e si reputano da molti una specie di privilegio ed una ingiustizia.

Le sovvenzioni le ha in uso anche l'Inghilterra e senza di queste non potrebbe sussistere il meraviglioso organismo della Peninsulare; le sovvenzioni le hanno tutte le marine mercantili principali e ad esse uniscono il premio. Dovunque e premi e sovvenzioni postali sono in misura superiore che in Italia.

Come mai, senza colonie, senza noli di uscita, potrebbe lottare la nostra marina mercantile colle bandiere estere, se le mancasse quell'aiuto dello Stato che in più larga misura hanno le altre nazioni?

La prosperità economica dell'Inghilterra è dovuta specialmente alla sua marineria. Il tonnellaggio generale in tutto il mondo ascende a tonnellate 20.000.000 e di queste

tonnellate 10.000.000 appartengono all'Inghilterra. Ciò costituisce una specie di monopolio dei mari, contro il quale le potenze tutte tentano lottare, unica arma riconosciuta utile finora è stato il premio e la sovvenzione.

La marina inglese approssimativamente rappresenta un capitale di tre migliardi di franchi e quattro migliardi di franchi di noli, quattro migliardi che ogni anno tutto il mondo paga agli armatori inglesi. I noli della marina italiana, al massimo non arrivano a duecento cinquanta milioni!

Fra tutte le industrie, fra tutti gli impieghi di capitale, l'industria marinara è quella che porta in casa propria la maggiore circolazione di danaro. Ed è un danaro che rappresenta in gran parte corrispettivo di lavoro.

Infatti nel costo di costruzione d'una

nave, o nelle sue riparazioni che conta di più? Non certo la materia prima, ma il lavoro umano che ha trasformato la materia prima nella nave. E nelle spese della navigazione il lavoro umano ha pure gran parte.

Cogli addentellati che l'industria marinara ha in terra ferma, colle industrie ausiliarie che ne dipendono, che ne sono vivificate, la sua potenza economica è raddoppiata.

Viene poi la forza d'espansione che deriva ad un paese da una forte marina mercantile; ed il forte, prodigioso sviluppo del commercio esteriore della Germania è stato preceduto dalle sue nuove e ardite iniziative marinare.

Ma a tutte le ragioni d'indole economica, industriale e commerciale, l'Italia ne aggiunge una propria e ben grave.

Anche quest' anno le manovre navali hanno posto in evidenza che le nostre comunicazioni ferroviarie lungo il litorale in caso di guerra possono essere interrotte o paralizzate colla massima facilità. Le comunicazioni ferroviarie interne sono già insufficienti al traffico normale in tempo di pace, saranno minime al bisogno in caso di guerra.

Può venire adunque il momento che la Marina Mercantile sia chiamata a ben altri trasporti, a rendere ben altri servigi al paese che la spedizione a Massaua. In vista del nemico occorrono ben altre velocità che 12 o 14 nodi, e ben altro numero di vapori che i 60 attuali di grossa portata!

Il trasportare da un capo all'altro d'Italia, o dalle isole, grandi masse di truppe, con enorme materiale è una eventualità assai

probabile nel caso di guerra ed a cui bisogna prepararsi.

Ma è tutto un materiale da creare.

E come crearlo se le nostre sovvezioni, i nostri premi di navigazione sono inferiori a quelli delle altre potenze?

Il premio non ci darà mai vapori veloci, perchè la velocità costa troppo cara per il trasporto delle merci e degli emigranti.

I nostri servizi postali soli ci potrebbero dare le navi necessarie, purchè invece di regolare la sovvenzione sul costo di 12 nodi e 14 nodi al massimo, fosse portata a velocità maggiori.

Finchè non saranno obbligatorie le velocità superiori, è impossibile che si abbia materiale adatto a fornirle.

La nave da guerra si costruisce atta a dare 10 nodi in velocità economica e 20

a tutta forza, ma la nave da guerra è l'antitesi dell'economia, mentre la stretta, ma intelligente economia è la regola della Marina Mercantile.

La macchina veloce costa e pesa in proporzione della sua velocità. Nessuna Compagnia, nessun armatore spenderà in impianto e caricherà di peso le sue navi, altro che nella misura dell'utile e del necessario. Il vapore mercantile deve usare quella velocità per cui è costrutto, usarla sempre, altrimenti riuscirebbe passivo.

Nè le convenzioni postali, nè la legge sui premi, contemplano il caso di compenso per le velocità superiori. Finchè non sarà colmata questa lacuna non potremo avere vapori veloci.

La disgrazia principale della nostra Marina Mercantile sta nel non essere cono-

sciuta dal paese e quindi le manca l'appoggio dell'opinione pubblica. Le grandi Compagnie si considerano organismi parassitari delle finanze, gli armatori secondari dei piagnoni malcontenti ed incapaci di iniziative.

Si ignora, o si vuole ignorare, che oggi l'industria marinara è posta in condizioni eccezionali, cioè non può più vivere abbandonata a sè stessa. Schiacciati dal monopolio inglese da un lato, in condizioni di inferiorità in confronto a tutte le altre bandiere da un altro; le iniziative fatalmente si tradurebbero in disastri se non colmasse lo Stato i dislivelli.

E' un miracolo che non vi sia decadenza, ma piuttosto stazionarietà, nella marineria mercantile italiana; ma forse che il rimanere fermi, mentre gli altri progrediscono, non corrisponde ad un regresso reale?

L'inferiorità in cui è posta la marineria nostra è resa ancor più sensibile dalla condizione del capitale in Italia. In Inghilterra il 2 1/2 p. % è un buon impiego di capitali; in Francia ed in Germania il 3; ma da noi?

Così avviene che il rinnovamento del materiale è lamentevole.

Gli inglesi, i tedeschi, vendono a basso prezzo i loro vapori di 10 o 12 anni e ne costruiscono ad oltranza di nuovi. L'Italia non compera quasi che questi vapori di 10 anni. Ben è noto che a parità di velocità consumano il 20 % di carbone in più; od a parità di consumo camminano il 20 % meno, ma costano poco! Data però la differenza del tasso dell'interesse, il vapore di 10 anni dell' armatore italiano costa in interessi lo stesso del vapore nuovo inglese o tedesco, e rimane l'inferiorità, l'in-

feriorità permanente nel consumo e nella velocità, nell'aspra e diuturna concorrenza navale!

E' un doloroso stato di cose, che può cessare solo quando un prepotente movimento della pubblica opinione volga una corrente di simpatia a favore della nostra marina.

Essa lo merita e l'attende!

FINE